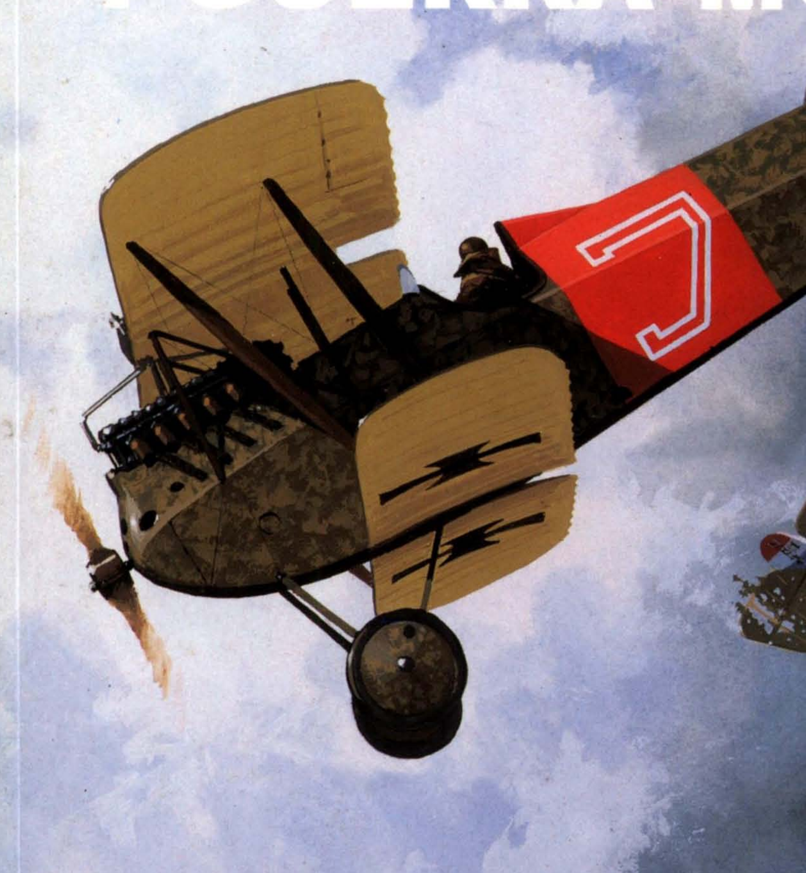
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

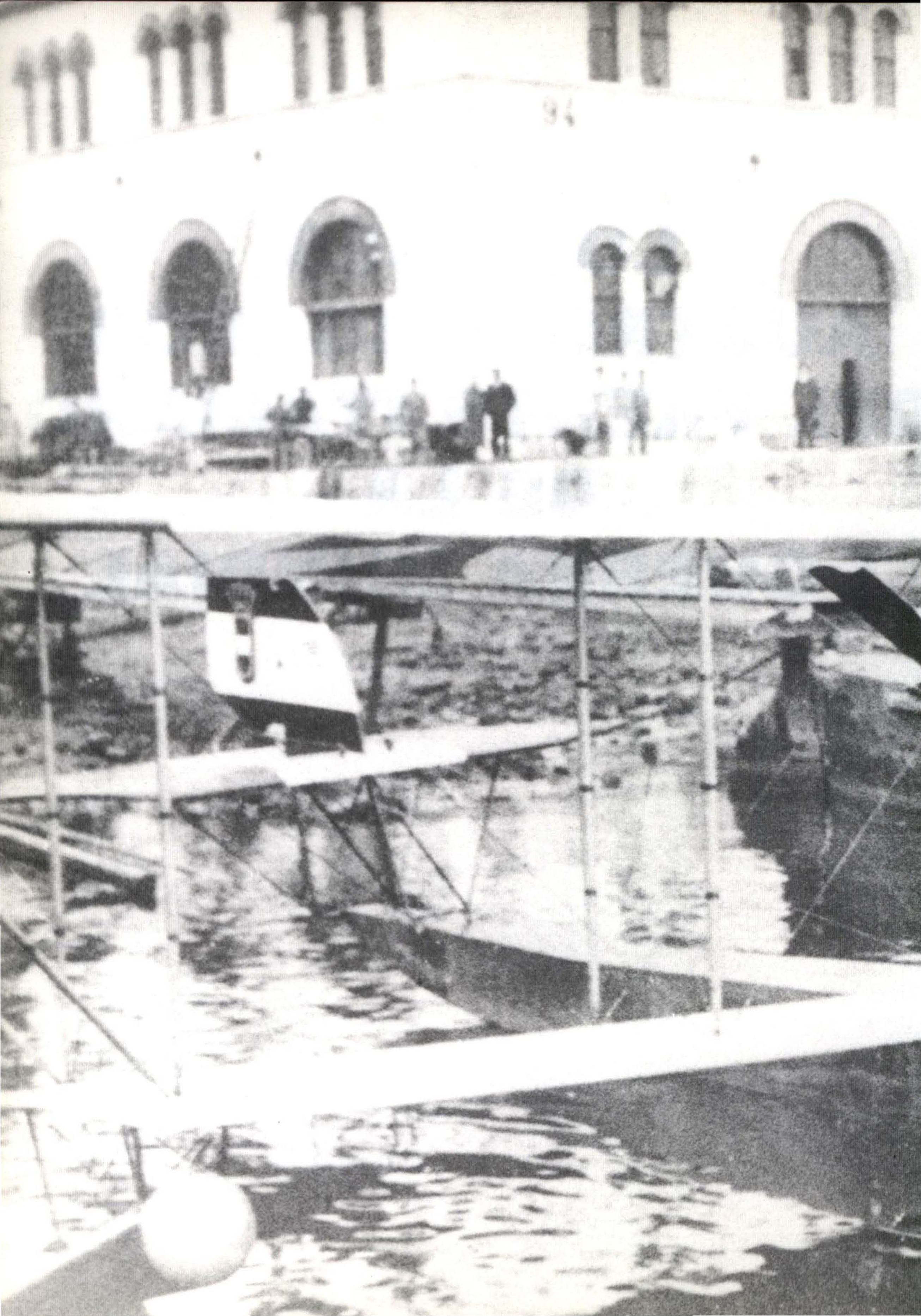
LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ITALIANO DE LA I GUERRA MUNDIAL







LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ITALIANO DE LA I GUERRA MUNDIAL



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 59

LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ITALIANO DE LA I GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en la obra *Austro-Hungarian Aces of World War I*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en inglés de Christopher Chant
Ilustración de cubierta de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Mark Rolfe y Harry Dempsey

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

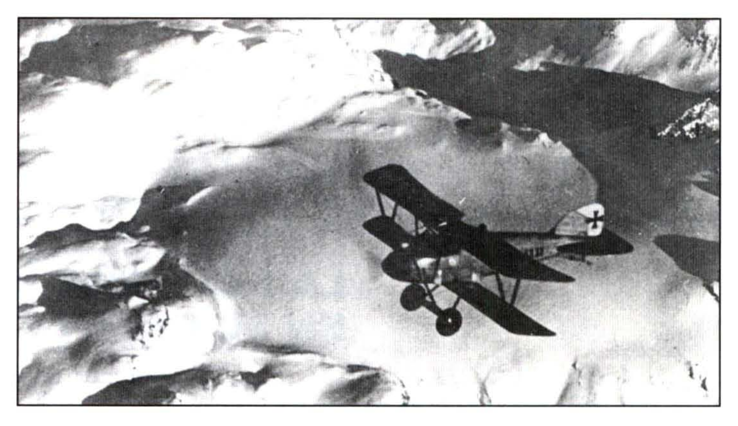
ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-613-0
D.L.:

Impreso en España

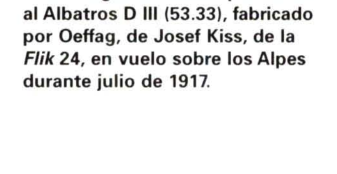
Ilustración de cubierta
En julio de 1918, Frank Linke-Crawford entabló un inconcluso combate a los mandos de un D.I de Phönix de la *Flik* 60J con un Sopwith Camel en el límite sur de la cadena de los Dolomitas sobre Feltre. Los dos aviones sufrieron daños de combate considerables, pero ninguno fue derribado.

ÍNDICE

LA I GUERRA MUNDIAL EN EL FRENTE ITALIANO



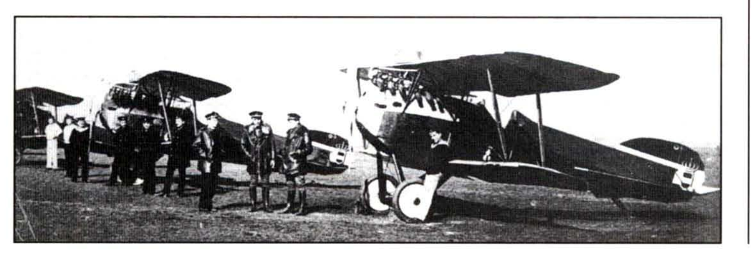
Una fotografía clásica que muestra al Albatros D III (53.33), fabricado por Oeffag, de Josef Kiss, de la *Flik* 24, en vuelo sobre los Alpes durante julio de 1917.



Fue el 23 de mayo de 1915 cuando Italia declaró la guerra a Austria-Hungría. Italia se había quedado mirando el toro desde la barrera desde el comienzo de la guerra, haciendo caso omiso de esta forma de los compromisos de la Triple Alianza con Austria-Hungría y Alemania por la engañosa razón de que los actos de agresión de estos dos países, que habían iniciado la guerra, habían invalidado los términos de la Triple Alianza. Desde aquel momento, los aliados intentaron que Italia entrase en la guerra de su lado y su principal cebo fue la promesa de la ampliación territorial italiana en el norte del país a expensas de Austria-Hungría.

La fuerza total del ejército italiano, que estaba bajo el mando del General Luigi Cadorna, era de unos 875.000 hombres, pero se ignoraron convenientemente los muy importantes hechos de que el ejército italiano era en gran medida deficiente en la artillería, el transporte y las reservas de municiones, así como en la base industrial que habría permitido superar estas deficiencias en un periodo breve de tiempo.

El plan estratégico italiano consistía en emprender una acción ofensiva/defensiva en un intento de contener a los austrohúngaros en su saliente (con centro en la ciudad de Trento en el río Adige) que se extendía dentro del norte de Italia en torno al lago Garda, en la región de Brescia y Verona, y concentrar su capacidad ofensiva en el este, donde los propios italianos tenían un saliente que se proyectaba hacia el este dentro de Austria-Hungría justo al oeste del río Isonzo. El objetivo italiano a corto plazo era Görz (ahora Gorizia) al norte de Trieste, pero los planes tremendamente ambiciosos, o más bien sueños, del alto mando italiano concebían un avance a través de Trieste hacia Viena.



La serie Phönix de biplanos con una sola sección, aquí representada por un alineamiento de aparatos D II, supuso uno de los intentos de Austria-Hungría de más éxito para crear un caza eficaz de diseño propio.

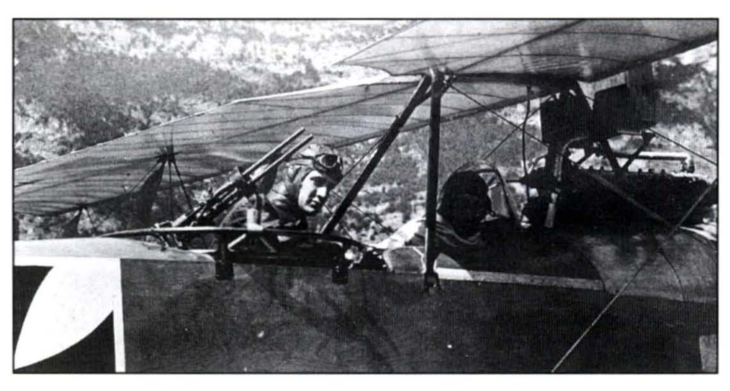
A pesar de la existencia de la Triple Alianza, Austria-Hungría había construido en los años previos a la I Guerra Mundial unas amplias fortificaciones a lo largo de la extensión de su frontera montañosa con Italia. El mando general de las fuerzas austrohúngaras que se enfrentaban a los italianos lo ejercía el archiduque Eugen, mientras que el sector potencialmente decisivo del Isonzo en el este era responsabilidad de una fuerza de unos 100.000 hombres bajo el mando del general Svetozan Boroevic von Bojna.

Los aviadores de la aviación de la Marina austrohúngara descubrieron que el caza monoplaza hidroavión Hansa-Brandenburg CC (también conocido como KDW) era un modelo excelente. Los CC, utilizados para la defensa de las bases de la Marina en la parte oriental del Adriático, eran robustos y, aunque menos ágiles que los cazas italianos con base terrestre como el Nieuport Nie.11, algo más rápidos.

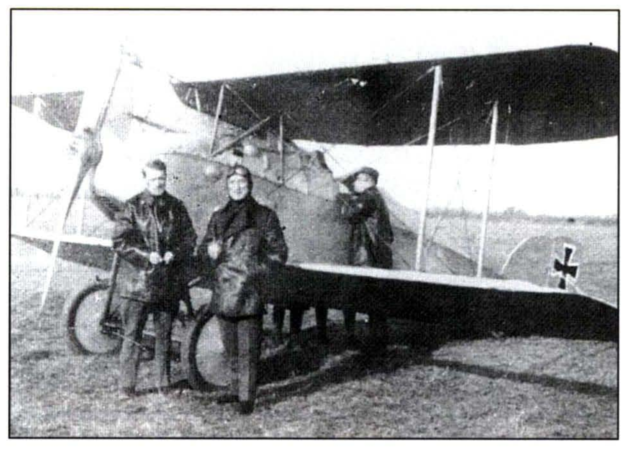
Aunque los italianos habían considerado una acción ofensiva durante algún tiempo, la realización de los últimos preparativos les llevó un mes y, como resultado, la 1ª Batalla del Isonzo comenzó finalmente el 23 de junio y duró hasta el 7 de julio. Bajo el mando del General Pietro Frugoni y del General Emanuele Filiberto, Duca d´Aosta, respectivamente, el 2º y el 3er Ejércitos italianos lanzaron unos 200.000 hombres, apoyados por 200 piezas de artillería, contra las defensas cuidadosamente planeadas y prudentemente establecidas de Austria-Hungría y no lograron absolutamente nada en términos operativos.

En realidad, Italia no tenía ninguna otra opción estratégica y el resultado fue una serie de batallas de desgaste cada vez más costosas a lo largo del Isonzo. La 2ª Batalla del Isonzo, entablada entre el 18 de julio y el 3 de agosto de 1914, comenzó después de que Cadorna hubiera decidido que la artillería facilitaría a los italianos la victoria. Pero los austrohúngaros habían reforzado el frente del Isonzo con otras dos divisiones y frenaron a los italianos hasta que su ofensiva se paralizó según se iban agotando los suministros y las municiones de la artillería. En las dos primeras batallas del Isonzo, los italianos sufrieron unas 60.000 bajas y la cifra equivalente para los austrohúngaros fue de unas 45.000.

La 3ª Batalla del Isonzo duró desde el 18 de octubre hasta el 4 de noviembre de 1914 y comenzó después de que las fuerzas italianas en este sector se hubieran reorganizado y reforzado con más infantería así como con una proporción superior de la fuerza de la artillería del país. Después del bombardeo preliminar de 1.200 piezas, los italianos intentaron una vez más penetrar el frente austrohúngaro y tomar Görz, y una vez más fueron frenados sin realizar ningún avance. La 4ª Batalla del Isonzo, entablada entre el 10 de noviembre y el 2 de diciembre de 1914, fue de hecho una continuación de la 3ª Batalla del Isonzo después de un breve periodo de relativa tranquilidad para que ambos bandos pudieran tomar aliento y recoger más munición, pero resultó igualmente



Aunque los aviones austrohúngaros estaban armados por lo general con la ametralladora Schwarzlose de 8 mm, las tripulaciones no eran reacias a utilizar armas capturadas tal y como lo indica esta fotografía; la posición del observador/tirador de este Hansa-Brandenburg C I, fabricado por Phönix, está armada con un arma italiana capturada, la Villar Perosa. Esta ametralladora de 9 mm fue la primera subametralladora del mundo y la fabricaron Ravelli y Fiat en forma de una pareja de armas paralelas sobre un afuste común que se disparaban con un solo gatillo.



Éste es un caza Aviatik D I de la aviación del ejército austrohúngaro, probablemente un avión de la *Flik* 46, con una pareja de pilotos posando delante de él.

inútil. La 3ª y la 4ª Batallas del Isonzo costaron a los italianos unos 117.000 hombres y a los austrohúngaros algo menos de 72.000 hombres.

Al igual que en el frente occidental, que se había convertido en una línea estabilizada desde noviembre de 1914, al final de aquel breve periodo inicial de guerra móvil en ese teatro de operaciones, el frente italiano tuvo ante sí la evidencia reveladora de que las posiciones defensivas cuidadosamente emplazadas y bien organizadas eran prácticamente invulnerables ante el asalto frontal por parte de fuerzas que utilizaban las armas y la táctica de aquella época. La defensa austrohúngara se había creado y estaba controlada de una forma magistral, y la táctica ofensiva utilizada por los italianos se podía describir con misericordia como inepta ya que malgastaba el valor y la determinación que la infantería italiana había demostrado con frecuencia y la gallardía que había mostrado en muchas ocasiones. El gran objetivo estratégico de Italia, a saber, la captura de Viena a través de la llanura del Danubio y la zona de Ljubljana después de la captura de Görz y Trieste era básicamente seguro, pero también básicamente imposible dada la naturaleza de las armas y la táctica de que disponían los italianos ante el terreno y las defensas autrohúngaras. De hecho, este objetivo estratégico era el único abierto para los italianos ya que la única alternativa era una ofensiva a través de los montes Dolomitas, una empresa todavía más difícil a nivel técnico y táctico sin un premio estratégico al final de ella.

Resulta interesante señalar que en aquella fase Alemania no tomó parte en la campaña ya que no estaba técnicamente en guerra contra Italia, y este hecho provocó una cierta tensión en la relación entre Austria-Hungría y Alemania.

Hubo un receso en las operaciones en el frente del Isonzo durante el último mes de 1915 y los dos primeros meses de 1916 ya que ambos bandos aprovecharon el respiro que proporcionaba el invierno para crear nuevos (pero nada novedosos) planes y reconstruir las defensas. La 5ª Batalla del Isonzo estalló el 11 de marzo de 1916 y duró hasta el 29 de marzo. En esta batalla no se produjo ningún cambio significativo ni en la mentalidad ni en los métodos italianos, y el resultado fue otro derramamiento de sangre que acabó justo antes de que los austrohúngaros lanzaran una ofensiva propia en otro sector del frente italiano.

Se puede ver a este hidroavión Lohner Modelo L (L47) con motor Hiero de 106 kW (145 CV) y una célula alar de tres secciones en manos italianas después de que fuera obligado a descender y capturado el 18 de abril de 1916; éste fue el hidroavión con el que Gottfried von Banfield logró su primera victoria el 27 de junio de 1915.



Esta ofensiva de Trentino (o Asiago) comenzó el 15 de mayo y duró hasta el 17 de junio. Cuidadosamente concebida durante mucho tiempo y ejecutada posteriormente de tal forma que cogió a los italianos en una sorpresa táctica y operativa total, esta ofensiva se basó en un avance hacia el sur

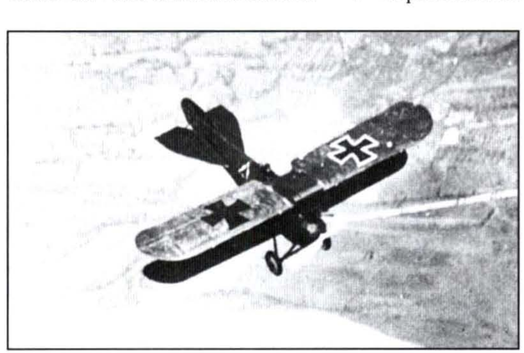


Esta fotografía de un Hansa-Brandenburg C I biplaza, posiblemente un aparato fabricado por UFAG de la serie 68, muestra el tipo de condiciones en las que tenían que operar los pilotos italianos y austrohúngaros. Una pista de madera sale desde el hangar a través del empedrado, que producía pinchazos de neumáticos, del campo de aviación de Gardolo, con el lateral de una montaña prácticamente justo sobre el borde del campo de aviación. Este avión tiene dos ametralladoras fijas de tiro a vanguardia Schwarzlose de 8 mm en el carenado por encima del empalme de la sección central de las mitades del ala superior y un arma móvil del mismo tipo para el observador/tirador.

desde el saliente de Trento por parte del 11º y el 3er Ejércitos del archiduque Eugen. Estas dos formaciones superaron al 1er Ejército italiano bajo el mando del General Roberto Brusati. Las dificultades del terreno y la continua llegada de refuerzos italianos, muchos de ellos desde el frente del Isonzo, detuvieron finalmente el avance austrohúngaro el 10 de mayo. A continuación, los italianos pasaron a la ofensiva y, además de la necesidad del ejército austrohúngaro de cambiar el despliegue de algunas formaciones al frente oriental, donde la ofensiva de Brusilov estaba logrando bastantes progresos, esto persuadió al archiduque Eugen para retirar sus fuerzas supervivientes a las posiciones defensivas que él había ordenado preparar un poco por detrás de la mayor extensión del avance austrohúngaro. La ofensiva de Trentino costó a los austrohúngaros 81.000 hombres, incluidos 26.000 hechos prisioneros, mientras que los italianos sufrieron más de 147.000 bajas, incluidos 40.000 prisioneros, 300 cañones y enormes cantidades de otros equipos y suministros.

Cadorna creyó que la ofensiva de Trentino y el cambio de despliegue de las fuerzas del frente italiano al frente oriental bien podrían haber debilitado a los austrohúngaros en el frente del Isonzo. Utilizando las líneas de comunicaciones interiores que le permitían mover hombres y equipos de un sector a otro más rápidamente de lo que podía hacerlo su adversario, Cadorna lanzó a continuación la 5ª Batalla del Isonzo el 6 de agosto. Los combates sólo duraron hasta el 17 de agosto, y aunque los italianos finalmente consiguieron tomar Görz, no lograron realizar la penetración que podría haberles abierto el camino para un avance más profundo dentro de Austria-Hungría. No obstante, los italianos estaban eufóricos por esta modesta victoria táctica que les había costado unas 51.000 bajas frente a la cifra austrohúngara de unos 40.000 hombres.

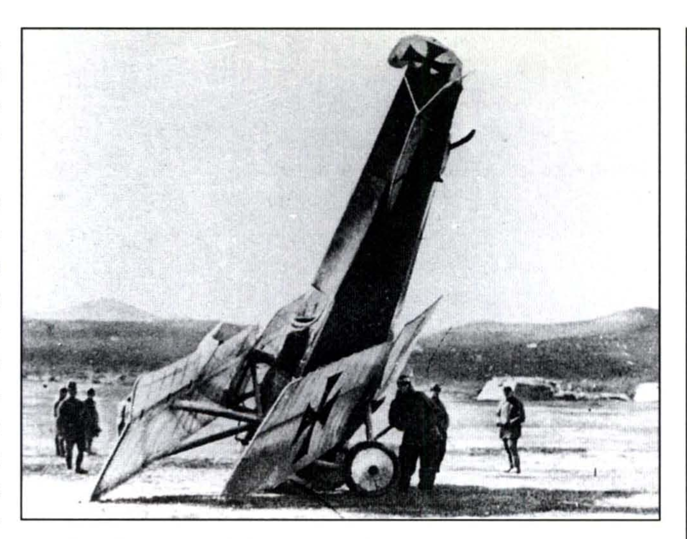
Se puede ver a Roman Schmidt en el aire con su Phönix D I (128.12) durante el verano de 1918 sobre el sector del Piave del frente italiano.



Entre el 14 de septiembre y el 14 de noviembre de 1916, los italianos emprendieron tres ofensivas más a lo largo del frente del Isonzo en la forma de la 7ª Batalla del Isonzo (14-26 de septiembre), la 8ª Batalla del Isonzo (10-12 de octubre) y la 9ª Batalla del Isonzo (1-14 de noviembre). Estas batallas no supusieron nada añadido para los italianos a nivel táctico y les costaron

75.000 bajas, frente al total de 63.000 hombres de los austrohúngaros, incluidos 20.000 prisioneros, pero comenzaron a revelar que los austrohúngaros empezaban a alcanzar los límites de su resistencia física.

A comienzos de 1917, Cadorna temía que los alemanes, al observar el sentido estratégico que supondría el reforzamiento de los austrohúngaros para fines ofensivos más que defensivos en el frente italiano, pudieran reforzar a su debilitado aliado. Debido a esto, el general Roberto Nivelle, jefe supremo de las fuerzas del ejército francés en campaña, envió al general Ferdinand Foch a Italia, donde éste se reunió con Cadorna para que los dos hombres pudieran comenzar a trabajar en un plan para el envío de tropas francesas y británicas a Italia en el caso de que las fuerzas alemanas reforzaran a los austrohúngaros en ese teatro de operaciones. Una vez que se alcanzó el acuerdo marco, los oficiales de estado mayor italianos, franceses y británicos finalizaron el plan.



La *Flik* 41J utilizó este caza con "montante en forma de estrella" Hansa-Brandenburg D I (28.13) fabricado por Phönix en Sesana en la primera parte de 1917, y aquí se le puede ver después de un accidente de aterrizaje. La combinación de un fuselaje trasero alargado y un timón pequeño solamente aportaba una estabilidad direccional y un control mediocres.

A comienzos del verano de 1917 se produjo el reavivamiento de la acción italiana sobre la parte oriental del frente italiano, donde la 10ª Batalla del Isonzo rugió entre el 12 de mayo y el 8 de junio. Se había acordado que el "empuje" italiano se coordinara con la acción británica de Arras y con la ofensiva francesa del río Aisne (9-15 y 16-20 de abril respectivamente), que costaron 84.000 bajas a los británicos y 121.000 a los franceses frente a unas bajas alemanas significativamente menores: las bajas francesas, abrumadoramente enormes, provocaron una serie de amotinamientos que terminaron, por el momento, con cualquier posibilidad de que los franceses emprendieran operaciones ofensivas.

La acción italiana comenzó bastante después del momento que se había prometido y nuevamente los italianos intentaron abrirse paso hacia delante a través del terreno montañoso. La batalla duró 17 días, y aunque los italianos consiguieron beneficios territoriales muy limitados, fue a costa de las bajas de unos 157.000 hombres frente a un total de los austrohúngaros de unos 75.000 hombres.

Durante el comienzo del verano hubo combates bastante constantes pero a pequeña escala a lo largo de los frentes de Trento y el Isonzo ya que los italianos planearon y se prepararon para lo que esperaban que fuera la batalla decisiva en el frente del Isonzo, donde concentraron 52 divisiones y más de 5.000 piezas de artillería.

El resultado, entre el 18 de agosto y el 15 de septiembre, fue la 11ª Batalla del Isonzo. El 2º Ejército italiano, fuertemente reforzado y bajo el mando del general Luigi Capello, avanzó por la región al norte de

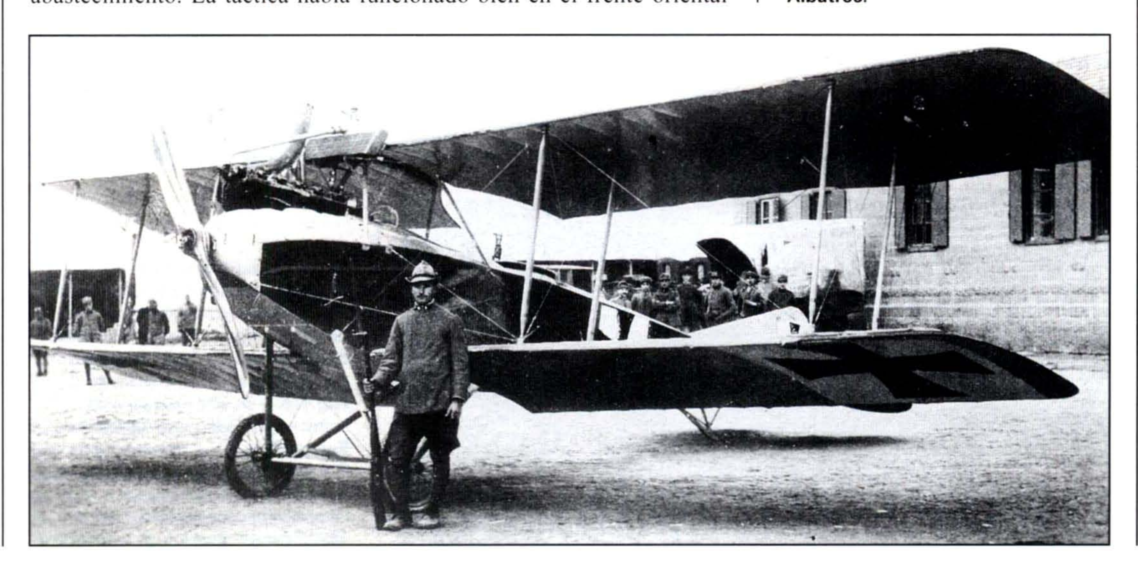
Friedrich Hefty posa delante de un Albatros D III (153.58) fabricado por Oeffag, de la *Flik* 42J, en el campo de aviación de Motta do Livensa en el frente italiano en diciembre de 1917. Los cubrerruedas a cuadros rojos y blancos eran los distintivos de la *Flik* 42J.



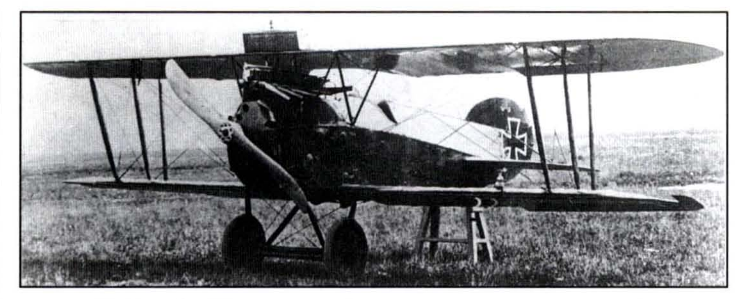
Görz, mientras que a su derecha el 3er Ejército bajo el mando del Duca d'Aosta abordó las montañas rocosas entre Görz y Trieste. El 3er Ejército italiano quedó frenado en seco por la defensa organizada por el 5º Ejército austrohúngaro del general Boroevic, pero el 2º Ejército italiano por la izquierda del frente italiano consiguió importantes avances y tomó la llanura de Bainsizza estratégicamente importante. Sin embargo, como solía ocurrir con mucha frecuencia en la I Guerra Mundial, cuando la infantería lograba una penetración, el avance se detenía rápidamente ya que la artillería de apoyo y la red de abastecimiento no conseguían mantener la velocidad del avance.

Este Aviatik D I (138.43), que aparece relativamente dañado, fue capturado después de que los aviones italianos obligaran a su piloto, Korporal August Staatz, de la *Flik* 74J, a aterrizar en Treviso ya en su tercera salida operativa.

Con todo, por el momento el destino ya estaba escrito para los austrohúngaros, que no tenían otra alternativa sino solicitar una ayuda importante a los alemanes para conjurar el desmoronamiento de su defensa. Alemania aceptó no de muy buen grado y esto permitió la creación de un 14º Ejército, oficialmente austrohúngaro, bajo el mando de un oficial alemán, el general Otto von Below, con siete de sus divisiones y prácticamente toda la artillería aportadas por los alemanes. El 14º Ejército se reunió en la región de Tolmein (en la actualidad Tolmino), en Caporetto y en Plezza y planeó un cambio radical en el frente italiano gracias a la utilización de una táctica nueva. La así llamada *táctica Hutier,* creada y probada en el frente oriental bajo la supervisión del general Oscar von Hutier, se basaba en la utilización de solamente una barrera inicial de artillería breve y muy intensa en lugar de los habituales bombardeos de varios días, o incluso varias semanas, de duración, que iría avanzando progresivamente según progresara la infantería por detrás, rodeando todos los centros de resistencia supervivientes para presionar a la artillería de los italianos y a los centros avanzados de abastecimiento. La táctica había funcionado bien en el frente oriental



Uno de los aviones de diseño alemán más antiguos que permaneció en el servicio austrohúngaro hasta quedar obsoleto fue el Albatros C III. El modelo que se ve aquí con un soldado de guardia tras su captura por los italianos fue fabricado por la subsidiaria austrohúngara de Albatros.



El Phönix D IIa, que apareció en mayo de 1918, era en esencia una evolución del D II con un motor de 171,5 kW (230 CV) en lugar del motor de 149 kW (200 CV).

ya que creó en las líneas rusas el enorme espacio a través del cual las reservas alemanas pudieron filtrarse para aprovechar la brecha, y también funcionaría de forma excelente en Italia, tal y como lo demostrarían los acontecimientos.

La ofensiva potencialmente definitiva comenzó el 24 de octubre y duró hasta el 12 de noviembre y en la historia se conoce por dos nombres, la 12ª Batalla del Isonzo y la Batalla de Caporetto. El 14º Ejército austrohúngaro se lanzó demoledoramente contra el 2º Ejército italiano, al que cogió en una completa sorpresa táctica, y que no pudo reaccionar inicialmente, debido sobre todo a la utilización por parte de los alemanes de proyectiles de humo y gas venenoso que dejaron la defensa italiana en una confusión total y que impidieron unas comunicaciones eficaces. Cadorna no desconocía la posibilidad de una ofensiva de esta naturaleza y había ordenado al general Capello que organizara las defensas de su 2º Ejército en profundidad. Sin embargo, Capello estaba enfermo y el segundo jefe del ejército había decidido hacer caso omiso de las instrucciones de Cadorna.

De esta forma, las fuerzas austrohúngaras y alemanas pudieron penetrar rápidamente en las poco profundas defensas italianas, y el 14º Ejército entró por el campo abierto por detrás del 2º Ejército italiano con el 10º y el 5º Ejércitos austrohúngaros a la izquierda y a la derecha, respectivamente. El 3er Ejército italiano pudo retirarse con un buen orden a lo largo de la costa y evitó quedar cortado, pero los austrohúngaros sí lograron cortar un elemento importante de la llamada Fuerza Carnic en el límite norte de los Alpes. Más lejos hacia el oeste, el 4º Ejército italiano

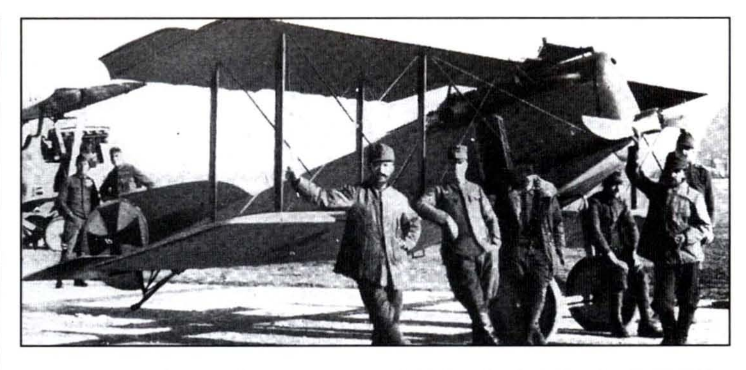
Las principales acciones de la campaña aérea sobre el frente italiano, al igual que en otros frentes de la I Guerra Mundial, fueron las que realizaron los modelos biplaza que proporcionaban la capacidad de observación de la artillería y de reconocimiento. Este aparato (37.40) es un Aviatik C I utilizado por la *Flik* 23D desde su base de Gardolo.





Esta fotografía cuidadosamente dispuesta se tomó a finales de 1917 con un piloto italiano capturado (Sergente Malaspina) en la cabina del Albatros III (153.06), fabricado por Oeffag, de Brumowski, de la *Flik* 41J, y en ella aparecen de izquierda a derecha el Oberleutnant Benno Fiala, el Leutnant Ickovic, el Korporal Mayerbauerl, el Tenente Mazzarino –capturado–, el Hauptmann Brumowski y el Oberleutnant Frank Linke-Crawford.

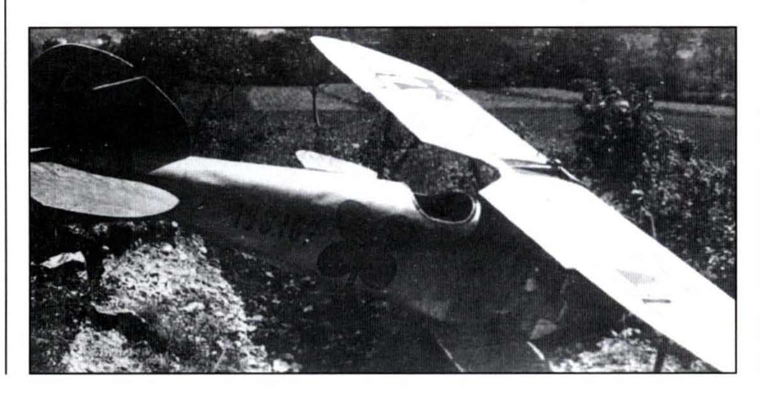
El caza monoplaza Fokker M.20 (04.65), fabricado por MAG, conocido en el servicio austrohúngaro como el Fokker D II, con el Hansa-Brandenburg C I (69.87) al fondo, pertenecía a la dotación de la *Flik* 37D de Casarsa en febrero de 1918.



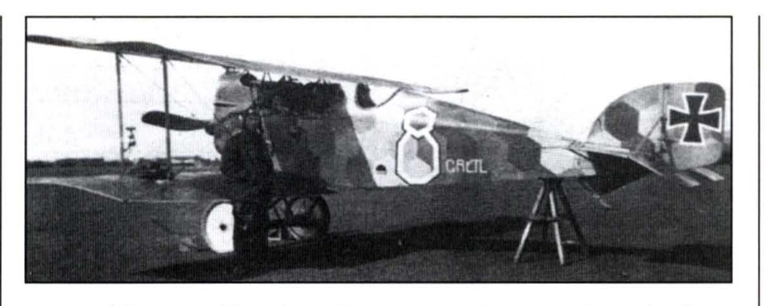
se retiró en un intento de conectar con el ala izquierda del rodeado 2º Ejército, que por entonces retrocedía desordenadamente desde las líneas de defensa de la zona posterior a lo largo de los ríos Tagliamento y Livenza.

Para el 12 de noviembre, Cadorna logró finalmente detener el avance austrohúngaro y alemán a lo largo de una línea que unía el monte Pasubia en el noroeste y que se extendía a lo largo de la línea del río Piave hasta el golfo de Venecia al sureste. Italia había perdido una cantidad considerable de territorio, pero podía concentrarse ya en la defensa de un frente mucho más corto, mientras que los austrohúngaros y los alemanes habían superado completamente la capacidad de sus líneas de comunicaciones y se detuvieron. La Batalla de Caporetto fue un desastre para los italianos, que sufrieron 40.000 bajas sin incluir los 275.000 hombres hechos prisioneros, y en términos materiales sufrieron la pérdida de 2.500 cañones y enormes cantidades de munición y otros suministros. Las bajas de los austrohúngaros y de los alemanes fueron, en comparación, unos insignificantes 20.000 hombres más o menos.

Para cuando los italianos lograron volver a estabilizar su frente delante de los tambaleantes alemanes y austrohúngaros, 11 divisiones de refuerzos británicos y franceses, bajo el mando del general sir Herbert Plumer, llegaron de acuerdo con el plan previamente establecido aquel año. Cadorna fue retirado del mando de los italianos y sustituido por el general Armando Diaz. En términos generales, la Batalla de Caporetto había dejado muy claro a los británicos y a los franceses el nuevo tipo de táctica alemana que abría el camino de una restauración al menos parcial de las operaciones móviles. Con todo, ni los británicos ni los franceses apreciaron completamente las implicaciones de la *táctica Hutier,* y como resultado ambos fueron víctimas de ella en la primavera de 1918, cuando los alemanes la utilizaron en su serie de cinco grandes ofensi-



Este Albatros D III (153.167), fabricado por Oeffag, de la *Flik* 2D, que llevaba la inscripción "Cläre" en el otro lateral del fuselaje, sufrió un accidente de aterrizaje en Belluno en mayo de 1918.



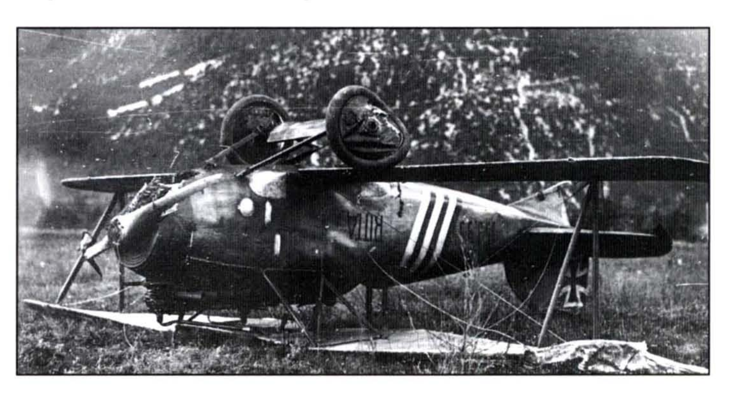
El Oberleutnant Othmar Wolfan pilotó este Aviatik D I (138.48), que llevaba el nombre *Gretl* en el lateral izquierdo de su fuselaje camuflado con rombos, durante 1918 desde el campo de aviación de Pianzano, la base de la *Flik* 56J.

vas en el frente occidental con las que esperaban garantizarse la victoria antes de que la fuerza de Estados Unidos, que había entrado en la guerra en abril de 1917, pudiera hacerse sentir.

Von Below había sido capaz de desplegar sólo 35 divisiones frente al total italiano de 41, pero se había asegurado la posesión de una fuerza decisivamente superior en el punto crucial. Esto provocó una rápida penetración cuyo potencial de un seguimiento decisivo no lo pudieron aprovechar los austrohúngaros y los alemanes ya que les faltó una fuerza adecuada de caballería y/o carros blindados. Con todo, en términos estratégicos generales los resultados de la Batalla de Caporetto no fueron muy afortunados para las Potencias Centrales ya que Italia permaneció en la guerra y reconstruyó su fuerza y la Conferencia de Rapallo del 5 de noviembre acordó la necesidad de un Consejo Supremo de la Guerra, que constituyó la primera acción de las Potencias Aliadas para crear una unidad de mando aliada.

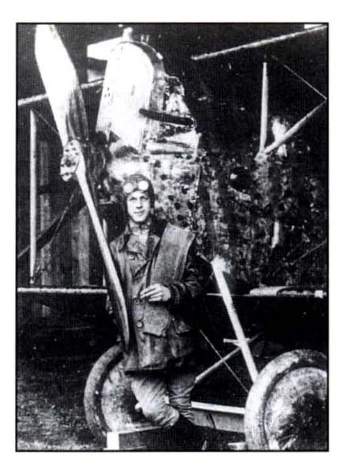
En la primavera de 1918, los alemanes cambiaron de despliegue sus divisiones de Italia a Francia, que ellos apreciaron correctamente que era el teatro de operaciones decisivo, dejando a Austria-Hungría una vez más combatiendo contra Italia por su cuenta. Si alguna vez hubo la necesidad de unidad de objetivos fue entonces, pero la acción austrohúngara estuvo plagada de exigencias por parte del general Franz Conrad von Hotzendorf, al mando del frente de Trentino, y de Von Boroevic, al mando del frente del Piave, en cuanto al mando de la última acción de Austria-

Este Albatros D III (153.95), fabricado por Oeffag, se estrelló el 20 de junio de 1918 cuando era pilotado por el Oberleutnant Lozert, un piloto de la *Flik* 2 con base en San Pietro. Este avión, que entró en servicio en noviembre de 1917, volaba (como la mayoría de los aparatos D III) sin el cono de la hélice, que tenía tendencia a desprenderse en el aire, y fue finalmente retirado del servicio en julio de 1918.





El personal de tierra de la *Flik* 30J comienza a valorar los daños de una pareja de cazas Phönix D I de la unidad (328.25 y 328.30 a la izquierda y a la derecha, respectivamente) después de un ataque de bombardeo y castigo contra el campo de aviación de San Pietro por parte de los cazas Sopwith Camel del Escuadrón 29 de la RAF en junio de 1918. Los aviones austrohúngaros eran de color marrón moteado en las superficies superiores y laterales y con tela clara barnizada en las partes inferiores.



Éste es un caza Aviatik D I (101.11) fabricado por Thóne & Fiala, al que se puede ver con un despreocupado piloto que se está fumando un cigarrillo. Este aparato lo utilizó la *Flik* 7 en junio de 1918, posteriormente la *Flik* 9J y se estrelló el 20 de septiembre de aquel año como resultado de un fallo en las alas, muriendo su piloto, el Korporal Tomala.

Hungría, que se había reforzado con la llegada de más formaciones desde el frente oriental tras la salida de Rusia de la I Guerra Mundial en diciembre de 1917. Quizá fuera inevitable que los austrohúngaros cedieran en lugar de planear una única acción principal basada en una fuerza local abrumadoramente superior con reservas adecuadas y planearon las ofensivas de Trentino y Piave separadas por terreno montañoso y con comunicaciones laterales totalmente ineficaces; esto hizo imposible cualquier expectativa realista de apoyo mutuo y supuso que ninguna de las ofensivas dispusiera de la fuerza adecuada o de las reservas necesarias para la explotación de una penetración.

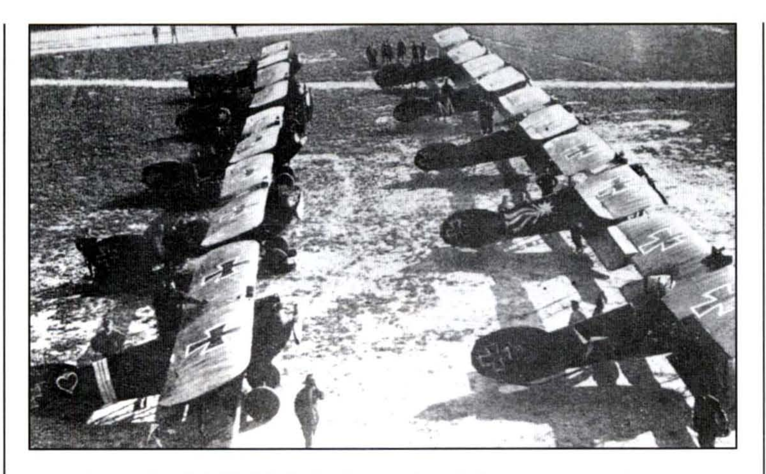
La Batalla del Piave comenzó propiamente el 15 de junio después del fracaso de un ataque de distracción dos días antes en el Paso de Tonale, al oeste del frente. Los objetivos de las fuerzas de Conrad y Von Boroevic eran Verona y Padua, respectivamente, pero con la advertencia de las inminentes ofensivas facilitada por los desertores austrohúngaros, los italianos fueron capaces de disponer una trampa eficaz.

El 11º Ejército de Conrad se enfrentó al 6º y al 4º Ejércitos italianos y sólo logró realizar un ligero avance antes de detenerse y ser repelido a continuación por los contraataques italianos en un proceso que finalizó de forma efectiva con el papel del 11º Ejército en la doble ofensiva austrohúngara. Las fuerzas de Boroevic, que atacaron a través de la parte más baja del río Piave, lograron efectuar el paso sobre un frente relativamente ancho y penetraron en las defensas del 3er Ejército italiano hasta una profundidad de 5 km. Sin embargo, a continuación la lluvia hizo crecer el río y los ataques aéreos aliados rompieron las líneas de comunicaciones austrohúngaras hasta el frente del Piave; estos dos elementos contribuyeron a la paralización del avance austrohúngaro.

Diaz había mantenido un ejército completo, el 9º Ejército, en la reserva estratégica y entonces utilizó las líneas laterales de comunicaciones italianas para enviar importantes elementos de esta formación al frente del Piave, donde anularon las acciones austrohúngaras que intentaban abrirse paso combatiendo más allá del río Piave. Al encontrar imposible conseguir refuerzos de Conrad, Boroevic retiró sus fuerzas du-



Este Phönix D I, al que se puede ver en el campo de aviación de Marçon tras tener que descender el 19 de julio de 1918, era probablemente un aparato de la *Flik* 12J o de la *Flik* 16J.



Este alineamiento muestra a los cazas Phönix D II y D IIa de la *Flik* 55J al final de la I Guerra Mundial. Destaca la variedad de distintivos en los fuselajes de los aviones de esta unidad.

rante la noche del 22-23 de junio, y Diaz, irritando a Foch (por entonces jefe supremo aliado) en forma extrema, no lanzó una contraofensiva inmediata.

Durante los cuatro meses siguientes, mientras las fuerzas aliadas en el frente occidental contenían la última de las ofensivas definitivas de Alemania y pasaban a la contraofensiva que finalmente obligaría a los alemanes a solicitar un armisticio, Diaz se conformó con que sus fuerzas permanecieran inactivas mientras el estado mayor italiano preparaba un par de ofensivas integradas. El 4º Ejército italiano se dirigiría hacia el centro del frente austrohúngaro, mientras que el 8º Ejército italiano, con apoyo proporcionado por los nuevos Ejércitos italianos 10º y 12º (compuestos mayoritariamente por divisiones británicas y francesas), dirigiría sus fuerzas a través del río Piave con Vittorio Veneto como su objetivo. Aunque esta división de acción puede con frecuencia conducir al desastre, esta vez los italianos estaban confiados ya que tenían poco que temer mientras Austria-Hungría se tambaleaba al borde del desastre nacional total y ya se encontraba explorando las vías que condujeran a un armisticio con las Potencias Aliadas.

Sin embargo, el 23 de octubre el Gruppe Belluno (grupo) austrohúngaro demostró que todavía quedaba capacidad de combate dentro del ejército austrohúngaro cuando detuvo y repelió con muchas bajas al 4º Ejército italiano en Monte Grappo, el punto clave del centro del frente.

La Batalla de Vittorio Veneto comenzó al día siguiente y aunque el 6º Ejército austrohúngaro detuvo al 8º Ejército italiano a lo largo de la línea del río Piave, las tropas francesas del 12º Ejército italiano, bajo el mando del general francés Jean Graziani, ganaron terreno por la izquierda mientras las tropas británicas del 10º Ejército italiano, bajo el mando del Conde de Cavan, aseguraron una enorme cabeza de playa por la derecha el 28 de octubre y expulsaron a parte del 5º Ejército austro-



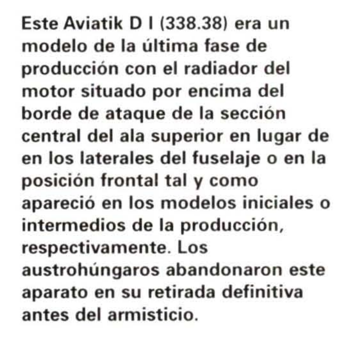
Al final de la guerra el hecho de que las fuerzas austrohúngaras en el frente italiano fueran incapaces de hacer frente a las acciones de los italianos, reforzados por un importante apoyo de aliados como Francia, el Reino Unido y Estados Unidos, se compensó en parte con el envío de fuerzas alemanas. Entre ellas se encontraba un pequeño número de unidades aéreas como esta *Jagdstaffel* (escuadrón de caza), que utilizaba los Albatros D III.



El jefe de la aviación del ejército austrohúngaro durante toda la I Guerra Mundial fue el Oberst (posteriormente Generalmajor) Emil Uzelac, al que se puede ver aquí conversando con los hombres de una unidad que utilizaba los Hansa-Brandenburg C I biplazas.

húngaro, abriendo de esta forma una brecha en el frente austrohúngaro de tal modo que alcanzó Sacile el 30 de octubre. El 31 de octubre los refuerzos italianos comenzaron a pasar rápidamente a través de la brecha que se ensanchaba mientras las fuerzas austrohúngaras se desmoronaban. Los Aliados llegaron a Belluno el 1 de noviembre y al río Tagliamento al día siguiente, mientras que por el oeste las tropas británicas y francesas del 6º Ejército italiano llegaron a Trento el 3 de noviembre. Las ofensivas gemelas habían capturado para los aliados unos 300.000 prisioneros austrohúngaros.

El 3 de noviembre, Austria-Hungría y las Potencias Aliadas firmaron un armisticio que entró en vigor al día siguiente y Austria-Hungría salió de la I Guerra Mundial exactamente una semana antes de que el armisticio con Alemania acabara finalmente con las hostilidades.



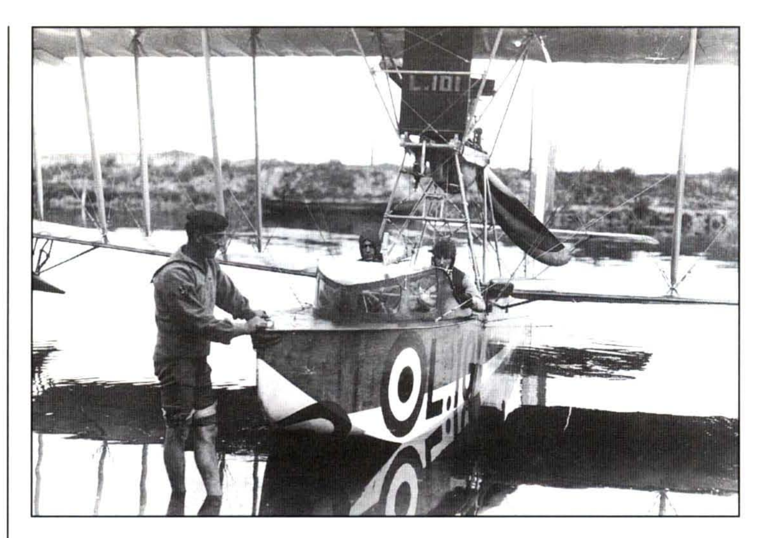
Este Aviatik D I (338.38) era un modelo de la última fase de producción con el radiador del motor situado por encima del borde de ataque de la sección central del ala superior en lugar de en los laterales del fuselaje o en la posición frontal tal y como apareció en los modelos iniciales o intermedios de la producción, respectivamente. Los austrohúngaros abandonaron este aparato en su retirada definitiva antes del armisticio.

UN NUEVO ENEMIGO

Las operaciones aéreas austrohúngaras sobre el frente italiano se emprendieron a una escala más grande y en conjunto más concentrada que en el frente oriental ya que la amenaza que suponía para el imperio austrohúngaro la declaración de guerra italiana de mayo de 1915 era más inmediata y en aquel momento más peligrosa. Este largo y curvado frente se extendía desde la punta norte del lago Garda en el oeste con un gran arco en dirección norte a lo largo de los picos de los montes Dolomitas hacia el este y luego hacia el sureste hasta Caporetto, antes de girar hacia el sur hacia el oeste del río Isonzo y llegar a la costa del mar Adriático. En muchos sentidos, la guerra en el frente italiano se parecía también más a la del frente occidental que a la del frente oriental ya que las operaciones estáticas en lugar de las móviles se convirtieron casi inmediatamente en la norma. Las aviaciones de la marina y del ejército austrohúngaros tuvieron que combatir contra los italianos sobre tierra y prácticamente también sobre toda la extensión del mar Adriático. Este último contenía todas las bases de la marina austrohúngara en su parte oriental, mientras que Italia tenía varias bases en el borde norte y en la parte occidental del mar, y también intentó atrapar a la marina austrohúngara mediante la construcción de la *Barrera de Otranto,* un complejo de campos de minas que se extendía justo a través del punto más estrecho del mar Adriático entre Otranto en el talón de Italia y Valona en la costa albanesa.

Los aparatos más pesados que el aire aparecieron en Italia en 1908 después de que un grupo de entusiastas italianos lograran que el pionero francés Leon Delagrange visitara Italia de tal forma que pudiera realizar algunos vuelos de demostración con su biplano Voisin. En los 12 meses posteriores, varios oficiales de la marina y del ejército italianos, incluido el *Tenente* (teniente) Calderara comenzaron a adquirir un interés activo en el vuelo, aunque sólo como habilidad privada. La primera academia de vuelo que se estableció en Italia se abrió en Centocelle, cerca de Roma, a comienzos de 1910, y en ella se ofreció instrucción de vuelo tanto a militares como a civiles.

Hubo una cierta expectación en los círculos de la aviación italiana en junio de 1910 cuando el Tenente Savoia llegó con su Henry Farman III biplano a Centocelle tras haber volado, por fases, desde Mourmelon, y el 2 de agosto del mismo año Savoia llevó al general Singardi, el Ministro de la Guerra, en un vuelo alrededor del campo de aviación. Ese mismo año también tuvo lugar la primera baja militar en vuelo de Italia cuando el Tenente Vivaldi intentó volar desde Roma hasta Civitavecchia el 20 de agosto, pero se estrelló y perdió la vida. A finales de 1910, unos 31 aviadores italianos habían recibido sus acreditaciones como pilotos, 16 de estos hombres lograron esta proeza en la propia Italia y los demás en Francia y en Alemania.

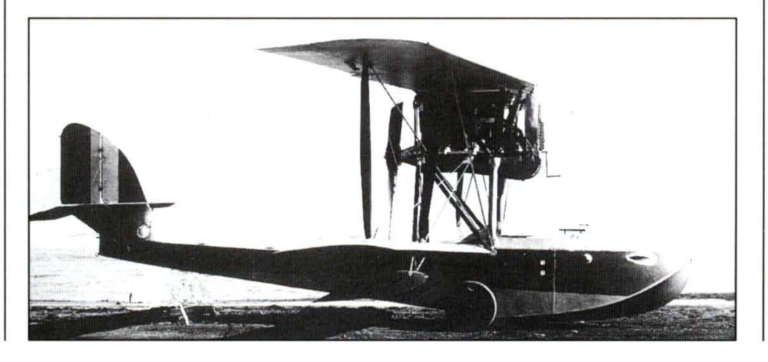


Tan bueno resultó el hidroavión Lohner Modelo L que utilizó la aviación de la marina austrohúngara que los italianos le concedieron el muy poco habitual cumplido en tiempos de guerra de copiar el modelo en los Macchi L-1 a L-3. El L-1 se diferenciaba del Modelo L sobre todo por la célula del ala de tres secciones y por el grupo propulsor con un motor Isotta-Fraschini V.4A de 112 kW (150 CV); el L-2 introdujo la célula alar de dos secciones con una envergadura y una superficie alar ligeramente menores, una estructura más ligera y un grupo propulsor más potente con un motor V.4B de 119 kW (160 CV), y el L-3 (en la imagen) introdujo una unidad de cola y un carenado nuevos.

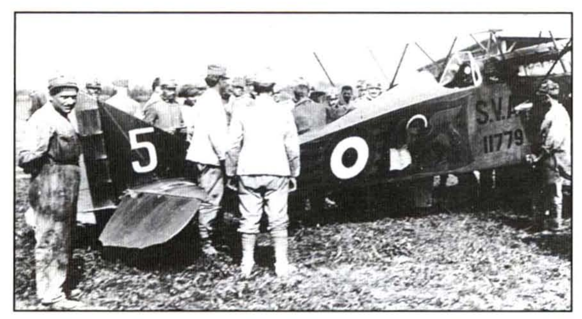
Desde 1894 el ejército italiano había utilizado un pequeño número de globos y posteriormente aeronaves, que eran responsabilidad de la *Brigata Specialisti del Genio* y fue bajo los auspicios de esta unidad cuando en 1911 se establecieron en Italia dos academias militares de vuelo, una situada en Aviano cerca de Udine y Somma Lombardo, al noroeste de Milán, y la otra en Centocelle, para encargarse de pilotos tanto militares como civiles. La academia de Aviano comenzó en abril de 1911 y se convirtió en el principal centro italiano de aviación. El equipamiento inicial de la academia consistió en cinco monoplanos Blériot, un Etrich y un Nieuport y tres biplanos Henry Farman; de estos 10 aviones, seis (uno de cada tipo de los monoplanos y los tres biplanos Farman) se asignaron a las maniobras del ejército en agosto de 1911 y, posteriormente, fueron enviados a la colonia italiana de Libia como la 1ª Flotilla de Aeroplanos de Trípoli.

Las maniobras del 22-29 de agosto cerca de Monferrato fueron el escenario de la primera utilización de aparatos más pesados que el aire para la observación. Los aviones se llevaron por ferrocarril hasta Novi, donde se habían construido tres hangares para alojar a estos delicados aparatos. Los aviones se utilizaron durante todas las maniobras y a pesar de varios incidentes, se les consideró de forma generalizada como útiles. Varios pilotos militares también participaron en el primer *Circuito de Italia,* un acontecimiento que tuvo lugar en septiembre de 1911.

Para su utilización en el teatro de operaciones libio de la Guerra Italo-Turca (septiembre de 1911 a octubre de 1912), los nueve aparatos



El hidroavión Macchi M-7, al que se puede ver aquí en su versión M-7ter con un grupo propulsor más potente, era un caza hidroavión monoplaza que ofrecía buen rendimiento y capacidad completa para el combate aéreo. Aunque los elementos del concepto de diseño de Lohner todavía eran discernibles en la estructura, eran mucho más destacables los resultados de la asociación de Macchi con Nieuport, y lo más destacable, la célula alar sesquiplana. Estos cazas hidroaviones italianos eran en todo superiores a sus adversarios austrohúngaros.



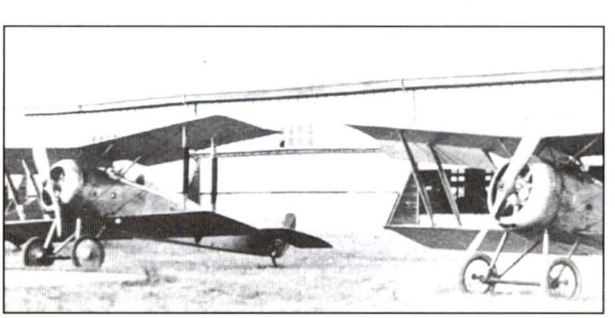
Al Ansaldo SVA-5 le faltaba agilidad para su utilización efectiva como un caza puro, pero poseía la velocidad y el radio de acción para operar de forma útil en las funciones de reconocimiento a gran velocidad y caza de escolta. Éste era un aparato de la *87ª Squadriglia La Serenissima,* asociada a Venecia, tal y como lo indica la insignia del León de San Marcos en los laterales del fuselaje (que era del tipo de la sección triangular invertida por detrás de la cabina).

más pesados que el aire de la 1ª Flotilla de Aeroplanos de Trípoli y los cuatro aparatos más ligeros que el aire (dos globos y dos aeronaves pequeñas) se transportaron por mar desde Nápoles y la fuerza inicial de lo que ya era por entonces el *Battaglione Specialisti* se complementó en Libia durante el mes siguiente con el 2º Escuadrón de Aeroplanos de Benghazi. El Capitano Carlo Piazza realizó la primera salida de reconocimiento operativo del mundo el 22 de octubre cuando reconoció las posiciones turcas entre Trípoli y Azizzia con un monoplano Blériot Modelo XI. Otra de las "primeras" acciones italianas tuvo lugar el 1 de noviembre de 1911 cuando el *Sottotenente* (alférez) Giulio Gavotti lanzó tres bombas Cipelli sobre Tagiura y una más de estas bombas sobre Ain Zara desde su monoplano Etrich Taube.

El éxito de la aviación en la campaña de Libia de engrandecimiento italiano condujo al establecimiento de aviones independientes para el ejército y para la marina. La aviación naval se denominó la *Sezioni Idrovolanti* (o secciones de hidroaviones), mientras que la aviación del ejército, que se estableció el 27 de junio de 1912, fue el *Battaglione Aviatori* (batallón de aviadores), luego denominado *Servizi Aeronautici Militare* (fuerza aeronáutica militar) el 28 de noviembre de 1912. La utilización de aviones en la victoriosa guerra de Italia también atrajo la imaginación del pueblo italiano de tal forma que cuando se abrió una suscripción pública entre abril y octubre de 1912 para la adquisición de más aviones con destino al ejército italiano en Libia, el público aportó la muy considerable suma de 3,25 millones de liras.

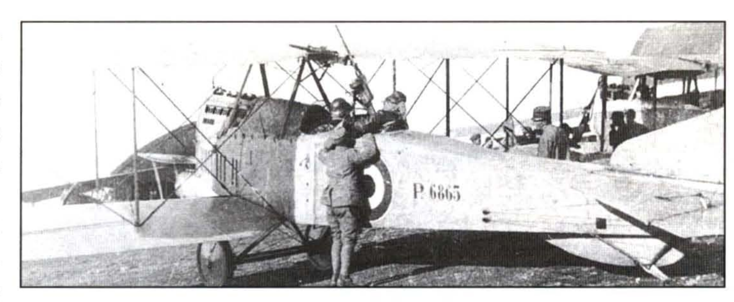
En 1913 el ejército italiano podía presumir de unos 50 aviones mixtos que operaban desde 13 campos de aviación en Aviano (la academia de vuelo con aviones Blériot), Bolonia *(Squadriglia* VIII), Busto Arsizio *(Squadriglia* V), Centocelle *(Squadriglie* IV y XI con sus aviones Blériot), Cuneo *(Squadriglia* III con sus monoplanos parasoles Blériot fabricados por SIT), Mirafiori *(Squadriglia* I), Padova *(Squadriglia* VII), Piacenza *(Squadriglia* XVI), Pordenone *(Squadriglia* XII y una academia militar de vuelo, las dos con aviones Maurice Farman), San Francesco *(Squadriglie* IX y X), Somma Lombardo (academia de vuelo), Taliedo *(Squadriglia* VI) y Venaria Reale *(Squadriglia* II). Hay que señalar que poco después, los números romanos que se utilizaban para las denominaciones de los escuadrones se sustituyeron por números árabes. Casi al mismo tiempo, la marina podía concentrar unos 14 hidroaviones y había establecido una academia de vuelo en Venecia.

Uno de los cazas muy apreciados por los pilotos italianos por su facilidad de manejo en el aire y por su buen funcionamiento general era de diseño francés, el Hanriot HD.1. Desde Francia se enviaron aviones de este modelo en cantidades relativamente importantes y la compañía Macchi también fabricó este modelo en Italia bajo licencia.



En las maniobras militares de septiembre de 1913 se realizó un uso más amplio de los aviones para funciones de reconocimiento y también de observación. Un bando desplegó dos escuadrones, uno de ellos equipado con cinco aviones Blériot fabricados por SIT de Cuneo y el otro con seis aviones Farman fabricados por Savoia de San Francesco. El bando adversario también podía disponer del apoyo de dos escuadrones, uno de ellos con seis aviones Far-

man fabricados por Savoia de Pordenone y el otro con cuatro aviones Nieuport fabricados por Macchi de Busto Arsizio. Se consideró que la utilización de estos aviones ofrecía ventajas importantes.



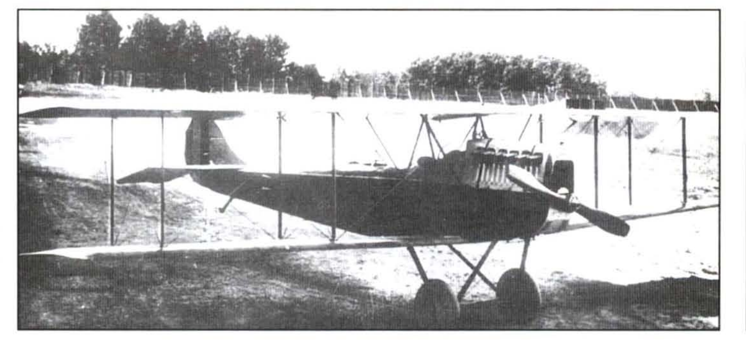
Uno de los varios modelos buenos de aviones de uso general desarrollados y fabricados por Italia en la I Guerra Mundial fue la serie Pomilio P de biplazas que ofrecían un buen funcionamiento y una considerable potencia.

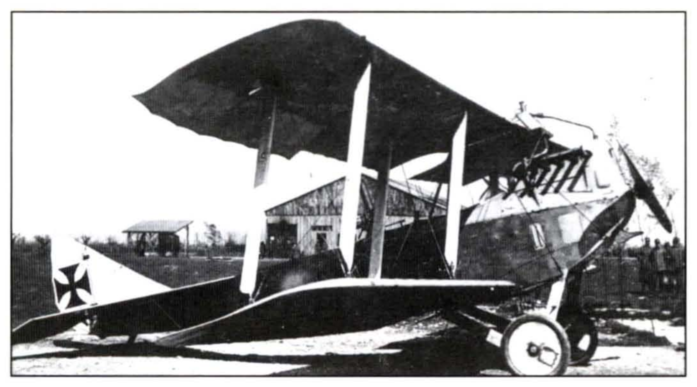
A comienzos de 1914, los aviones militares italianos operaban desde 14 campos de aviación en los que se alojaban 13 escuadrones y dos academias de vuelo. Tan pronto como Italia se declaró neutral tras el estallido de la I Guerra Mundial, comenzó un programa de instrucción intensiva que se concentró en los vuelos de larga distancia y en una reorganización de la aviación como el *Corpo Aeronautico Militare* (CAM o cuerpo aeronáutico militar). Como resultado, cuando Italia entró en la guerra en mayo de 1915, la aviación de su ejército se encontraba en una situación moderadamente alta de capacidad operativa de acuerdo con los niveles de la época, aunque dentro de la aviación se reconocía que el país había perdido en cierta medida la delantera en la sofisticación técnica ya que los combatientes iniciales se habían puesto por delante en este importante aspecto de la aviación.

En aquel momento, el CAM disponía de 72 pilotos y 86 aparatos más pesados que el aire dentro de 15 escuadrones, mientras que la *Sezioni Idrovolanti* de la marina italiana disponía de 15 hidroaviones y aviones flotantes, 15 hidroaviones de instrucción y un portahidroaviones. Dentro del CAM, la 5ª *Squadriglia* de aviones Nieuport y la 9ª y la 10ª *Squadriglie* de aparatos Maurice Farman estaban agregadas al III Gruppo, con cuartel general en Pordenone; la 6ª, 7ª y 8ª *Squadriglie* de aviones Nieuport constituían el II *Gruppo* con cuartel general en Campoformio y agregado al 2º Ejército y la 1ª, 2ª, 3ª, 13ª y 14ª *Squadriglie* de aviones Blériot componían el I *Gruppo* agregado al 3er Ejército. También estaba la 4ª *Squadriglia* de aviones Blériot con base cerca de Venecia y tres aeronaves (M 1, P 4 y P 5). La SI, con base enteramente a lo largo de la costa adriática de Italia, estaba compuesta por dos aeronaves (M 2 y V 1) y 15 hidroaviones y aviones flotantes en la forma de dos aparatos Breguet, cuatro Albatros, cuatro Borel y cinco Curtiss. La SI no estaba organizada en escuadrones y ni sus modelos de aviones ni su dotación eran muy adecuados para el apoyo de las operaciones navales.

En el momento de la 3ª Batalla del Isonzo, en octubre de 1915, la naturaleza del CAM había cambiado en cierta forma. La atención de las acciones aéreas italianas se había reorientado en favor de las funciones de reconocimiento y bombardeo, y la única y genuina unidad de caza era la 8ª *Squadriglia* con aparatos Nieuport en Santa Caterina. Ésta compartía la función de la defensa de Udine con los aviones biplazas Farman de la 2ª *Squadriglia* Campofor-

Uno de los mejores aviones biplaza de Italia fue el SIA-7, al que se puede ver aquí en forma de un SIA.7B-1 con un motor en línea Fiat A.12 de 194 kW (260 CV) y una velocidad punta de 170 km/h.





Francesco Baracca alcanzó finalmente la graduación de *Maggiore* (comandante) y obtuvo 34 victorias confirmadas convirtiéndose en el mejor as de Italia de la I Guerra Mundial. Baracca consiguió su primera victoria el 7 de abril de 1916 pilotando un Nieuport Nie.11, cuando obligó a descender a un modelo C I (61.57) de UFAG, uno de los pilares de la flota de aviones de carácter general de la aviación del ejército austrohúngaro.

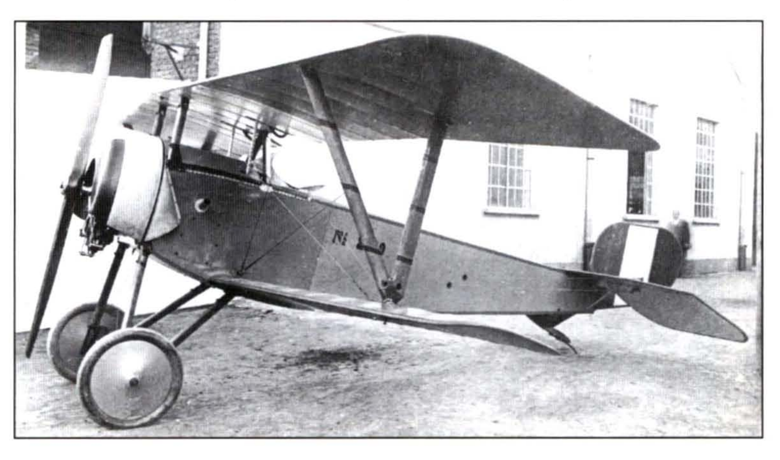
mio y también había una escuadrilla destacada de aviones Aviatik en Aviano para la defensa de esta importante base. El resto del equipamiento del CAM en aquella época estaba compuesto en su mayoría por aparatos Caproni y Voisin para los bombardeos y aparatos Caudron, Farman y Macchi para las funciones muy similares de reconocimiento y observación de la artillería.

La necesidad de una posterior reorganización del CAM quedó clara por la naturaleza de las operaciones aéreas en 1915, y durante la primavera de 1916 hubo una mejora general del cuerpo, dentro de la cual se volvieron a numerar varias de sus unidades, por ejemplo, la 8ª *Squadriglia* del Capitano Tacchini, que utilizaba aviones de caza Nieuport desde Santa Caterina, se convirtió en la 70ª *Squadriglia* ya que nació una nueva 8ª *Squadriglia* en La Comina para funciones de bombardeo con aviones Caproni. En aquella época, la otra unidad de caza auténtica del CAM era la 71ª *Squadriglia*, del Capitano Chiaperotti, situada en Aquileia y que también utilizaba aviones Nieuport. La fuerza total del CAM era por entonces de 35 escuadrones, que utilizaban cazas como los Nieuport Nie.11, bombarderos como los Caproni Ca 32 y Ca 33 y los Voisin revisados con motores Isotta-Fraschini, y aviones de carácter general como diversos modelos Aviatik, los modelos Farman fabricados con licencia por Savoia-Pomilio y los Caudron G IV.

A comienzos de 1917, el CAM se volvió a reorganizar (con una estructura de mando simplificada) para reflejar el mayor tamaño e importancia de la aviación. Cada uno de los ejércitos italianos disponía ya de su propio elemento aéreo agregado, el mando supremo disponía de una formación aérea independiente que realizaba bombardeos y reconocimiento a gran distancia desde la región de Udine, y los destacamentos del ejército italiano en Albania y Macedonia también disponían de sus propios componentes aéreos orgánicos.

La aviación del ejército italiano apreció los cazas sesquiplanos de Nieuport por su agilidad y por su carga ligera en las alas y además de importar cazas Nie.11 Bébé de Francia, recibió 450 aparatos más de Macchi fabricados bajo licencia.

Dentro de esta estructura revisada, cada ejército controlaba uno o más *gruppi* (grupos), compuesto cada uno de ellos por varios escuadrones. Por ejemplo, el 1er Ejército con su cuartel general en Vicenza controlaba los *Gruppi* III y IX, el primero disponía de la 5ª y la 9ª *Squadriglie* de bombarderos Caproni, la 31ª *Squadriglia* de aviones de reconocimiento SP.2, la 46ª y la 50ª *Squadriglie* de aviones de reconocimiento G IV, la 72ª *Squadriglia* de aviones de reconocimiento SAML y la 1ª *Squadriglia* de hidroaviones FBA con base en el lago Garda; el segundo estaba compuesto por la 37ª *Squadriglia* de cazas defensivos SP.2, la 71ª y la





Dada la naturaleza del terreno sobre el que descendió, este bombardero Caproni Ca.33 parece haber sufrido daños relativamente menores.

75ª *Squadriglie* de cazas Nieuport, la 73ª, la 74ª y la 112ª *Squadriglie* de aviones de reconocimiento SAML y, en Verona, una sección de cazas SPAD S.7.

En términos generales, el CAM estaba compuesto en los primeros meses de 1917 por 62 escuadrones, de los cuales 12 tenían por entonces la función de caza con aviones monoplaza Nieuport fabricados por Macchi.

En el momento de la 11ª Batalla del Isonzo en agosto de 1917 estaba en marcha un importante programa de reequipamiento de las unidades de caza del CAM y esto se reflejó en el hecho de que algunas unidades utilizaban una organización mixta ya que no había reservas adecuadas para permitir la retirada de unidades en el frente para completar su reequipamiento. Sólo tres meses después, durante la 12ª Batalla del Isonzo (también conocida como la Batalla de Caporetto), el número de escuadrones de caza había aumentado a 15 en siete *gruppi* en la forma del X *Gruppo* y con base en Istrana y Padua bajo el control del mando supremo; el III *Gruppo* en Castenedolo; el IX *Gruppo* en Verona; el VII *Gruppo* con los Nieuport en Bassano bajo el control del 1er Ejército; el XIII *Gruppo* con base en Marcon bajo el control del 3er Ejército; el VI *Gruppo* con base en Istrana bajo el control del 4º Ejército; el VIII *Gruppo* con los Nieuport con base en Piskupi, en Albania, bajo el control del XVI Cuerpo de Ejército, y la 86ª *Squadriglia* con los Nieuport con base en Kremian, en Macedonia, bajo el control de la 35ª División de Infantería. Además de estas fuerzas "tácticas", había 14 escuadrones de bombarderos "estratégicos" Caproni, controlados mayoritariamente por la fuerza independiente con cuartel general en Padua, y 30 escuadrones de reconocimiento y observación de la artillería.

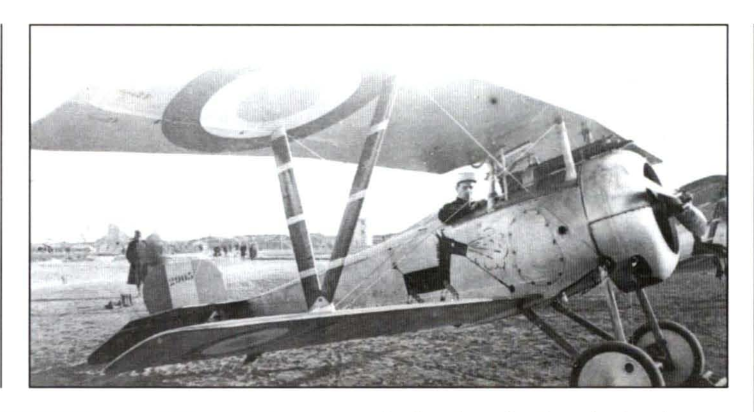
Para junio de 1918 los SPAD S.7 y los Nieuport ya habían desaparecido del servicio italiano y la sección de caza del CAM estaba compuesta entonces por las 70ª, 71ª, 72ª, 74ª, 75ª, 76ª, 78ª, 79ª, 80ª, 82ª y 91ª *Squadriglie* con los HD.1, la 77ª *Squadriglia* con los SPAD S.13 y las 73ª, 81ª, 83ª y 85ª *Squadriglie* con los Nieuport Nie.17. Sin embargo, hay que señalar que muchos de los escuadrones de Hanriot que utilizaban los HD.1 todavía poseían una escuadrilla equipada con cazas Nieuport o SPAD. La fuerza de caza en Italia estaba reforzada aún más por la presencia en el norte del país de tres unidades británicas, a saber, los Escuadrones 28, 45 y 66 de la Real Fuerza Aérea (RAF) que utilizaban los Sopwith Camel y que estaban agregados al 6º Ejército.

Cuando el armisticio con Austria-Hungría entró en vigor el 4 de noviembre de 1918, el CAM tenía 68 escuadrones y la presencia de tres escuadrones franceses y cuatro británicos aumentaba la fuerza aliada en Italia hasta 75 escuadrones. De estas unidades, 20 eran escuadrones de caza equipados con los HD.1, con la excepción de la 77ª y la 91ª *Squadriglie*, que utilizaban los S.12, y los Escuadrones 28 y 66, que empleaban los Camel. La fuerza de bombarderos

La 113ª *Squadriglia* era una unidad de reconocimiento italiana equipada con los biplazas de carácter general SAML 2 y realizó un trabajo excelente a pesar de sufrir las atenciones de muchos de los mejores ases austrohúngaros.



Las operaciones aéreas sobre el frente italiano no fueron territorio exclusivo de las aviaciones italianas. Los franceses también participaron, tal y como se puede apreciar mediante este caza monoplaza Nieuport Nie.23 de una *escadrille* francesa con base cerca de Venecia.



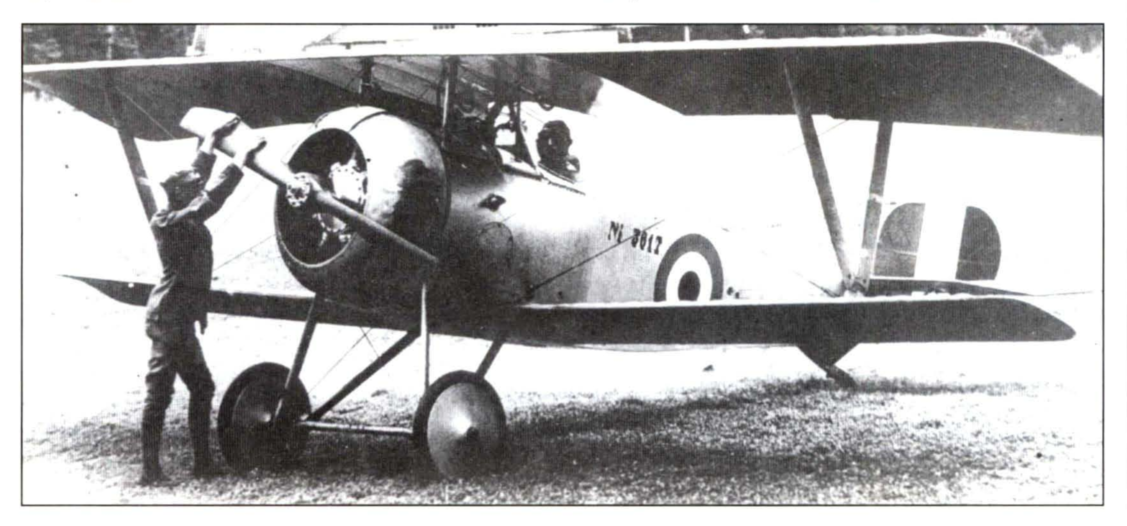


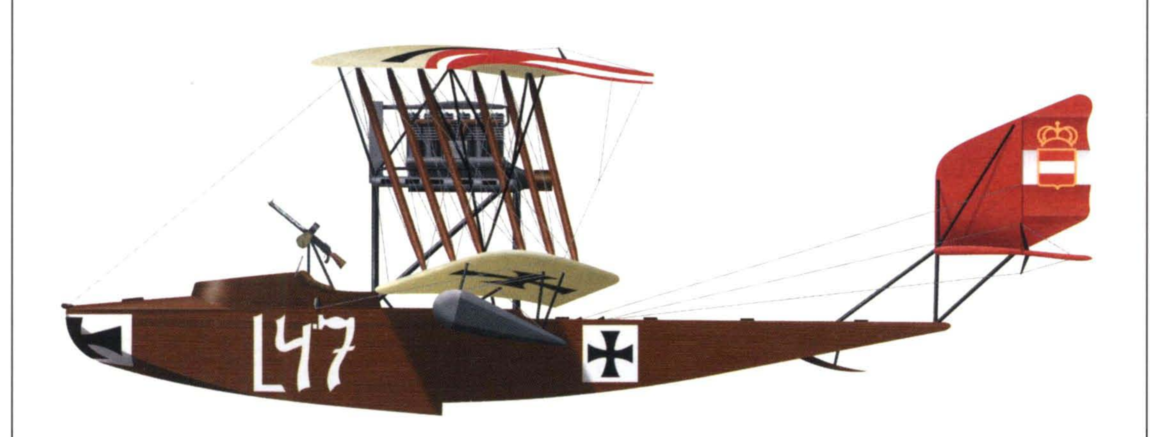
Un caza italiano del que se esperó mucho fue el Ansaldo A-1 Balilla. De hecho, este modelo se destinó únicamente a unidades de defensa local ya que, aunque era rápido, también tenía graves carencias de agilidad, una cualidad que apreciaban en enorme medida los pilotos italianos del frente.

Uno de los modelos habituales de caza ligero que utilizó la aviación del ejército italiano durante los años intermedios de la I Guerra Mundial fue el Nieuport Nie17, al que se puede ver aquí en la forma de un aparato fabricado por Macchi bajo licencia.

tenía asignados dos niveles de operaciones, las unidades responsables de los bombardeos ligeros de alcance medio/corto y las de los bombardeos pesados de alcance largo, equipadas con los aviones Ansaldo SVA-5 (un modelo también utilizado por muchos escuadrones de reconocimiento) y los Caproni, respectivamente. Las unidades de reconocimiento no equipadas con los SVA-5 utilizaban los aviones con base en tierra Fiat SP. SAML y Voisin, así como un pequeño número de hidroaviones FBA. La aviación naval había aumentado en 15 las aeronaves y en 46 los escuadrones de aparatos más pesados que el aire; estos últimos consistían en nueve unidades de caza y 37 de reconocimiento, además de la *Squadra San Marco* con una fuerza mixta de aparatos Caproni, SIA 9B y SVA-5.

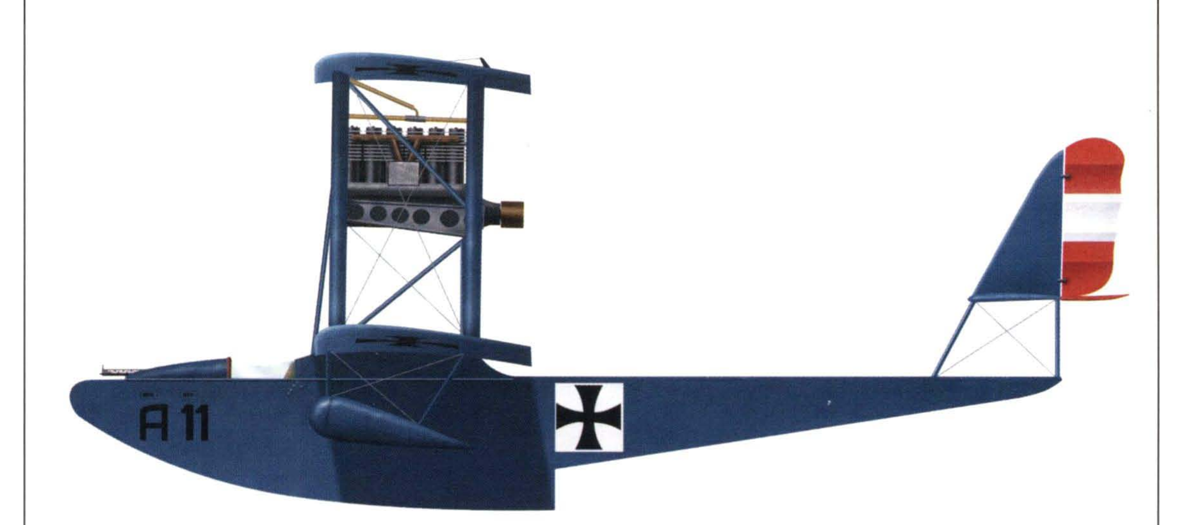
La fuerza de primera línea del CAM en el teatro de operaciones del norte de Italia al final de la I Guerra Mundial era de 1.758 aviones y el nivel de crecimiento constante de las acciones aéreas italianas en la I Guerra Mundial queda probado por el hecho de que la base industrial que había entregado 382 aviones y 606 motores en 1915 fue capaz de fabricar 6.488 aviones y 14.840 motores en 1918.





Lohner Modelo T L.47, pilotado por Gottfried von Banfield, base aeronaval de Trieste, junio de 1915

En este hidroavión biplaza el piloto y el observador se sentaban el uno junto al otro. Von Banfield consiguió su primer derribo con el L.47 el 27 de junio de 1915 cuando él y su observador, Heribert Strobl, dejaron fuera de combate un globo de observación italiano cerca de la desembocadura del río Isonzo. El 1 de septiembre esta pareja consiguió una victoria sin confirmar con el mismo aparato cuando obligaron a descender a un hidroavión modelo Curtiss al este de Grado.



Lohner Modelo H A.11, fabricado por Oeffag, pilotado por Gottfried von Banfield, base naval de Trieste, 1916-1918

Von Banfield logró su 9ª y última victoria confirmada con el A 11 el 31 de mayo de 1917 cuando derribó un hidroavión italiano a las 10:30 p.m. El hidroavión realizó un aterrizaje forzoso cerca de la desembocadura del río Primero y fue remolcado de regreso hasta Grado por las embarcaciones a motor italianas a primera hora del día siguiente. Esta acción fue notable por constituir la primera victoria nocturna de un aviador austrohúngaro. Banfield hizo pintar el hidroavión todo en azul ya que él creía que éste era el mejor camuflaje para las operaciones sobre el agua, especialmente por la noche. Le puso el apodo de *La Maravilla azul*.



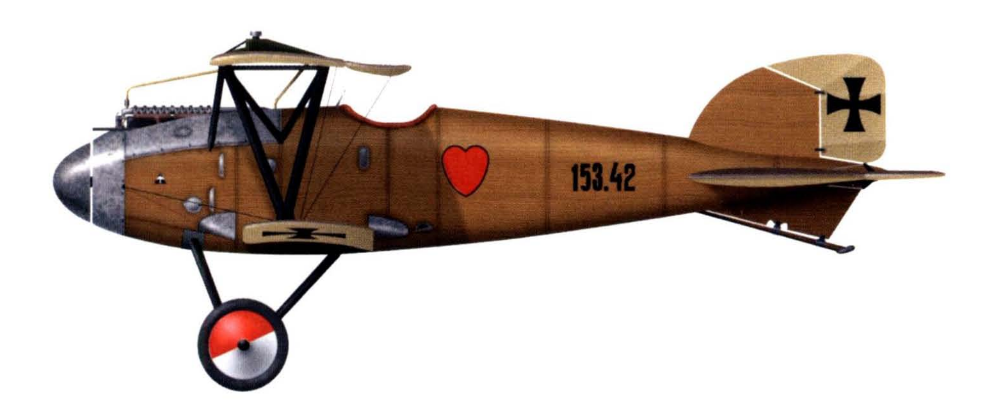
Albatros D III 153.15, fabricado por Oeffag, pilotado por Julius Arigi, de la *Flik* 55J, septiembre de 1917

En esta fase, la *Flik* 55J tenía su base en el campo de aviación de Heidenschaft en el frente italiano. Arigi logró su 13ª victoria con el 153.15 cuando obligó a descender a un caza SPAD en Merna, al sureste de Gorizia, en el frente del Isonzo. Arigi, probablemente el mejor piloto de toda la LFT, quedó segundo (por detrás de Brumowski) en la lista de ases austrohúngaros con 32 victorias confirmadas. El 153.15 lleva su distintivo personal de la bandera pirata.



Albatros D III 153.11, fabricado por Oeffag, pilotado por Frank Linke-Crawford, de la *Flik* 41J, octubre de 1917

Linke-Crawford consiguió cinco de sus 27 victorias confirmadas con este avión entre el 23 de octubre y el 23 de noviembre de 1917 cuando tuvo su base en el campo de aviación de Sesana, unos 8 kilómetros al este de Trieste. Se trató, por orden, de un Savoia-Pomilio biplaza, 2 hidroaviones Macchi L-3 y dos cazas Nieuport. Llevó un halcón de caza pintado en el fuselaje de sus dos últimos aparatos Albatros, el 153.11 y el 153.16. Linke-Crawford, el cuarto de los ases austrohúngaros, sólo tenía 24 años cuando murió en combate el 31 de julio de 1918.



Albatros D III, fabricado por Oeffag (153.42), pilotado por el Stabsfeldwebel Ferdinand Udvardy, de la *Flik* 42J, octubre de 1917

Udvardy (ocho victorias confirmadas) voló con la *Flik* 42J mientras esta unidad tuvo su base en el campo de aviación de Prosecco, en el frente del Isonzo. Este avión operó con un acabado natural compuesto por tela barnizada en las alas, en el plano de cola, en el timón de profundidad y en el timón de dirección, madera para el fuselaje y el plano de deriva y una aleación de aluminio bruñido para el capot del motor y el cono de la hélice. El corazón rojo con borde negro era el distintivo personal de Udvardy y el cubrerruedas mitad rojo mitad blanco era el distintivo del escuadrón.



Albatros D III (probablemente 153.47), fabricado por Oeffag, pilotado por Josef Kiss, de la *Flik* 55J, enero de 1917

Después de 112 misiones con la *Flik* 24, en noviembre de 1917 Kiss fue trasladado a la *Flik* 55J con base en el campo de aviación de Pergine en el frente italiano. Kiss logró 4 de sus 19 victorias confirmadas con el 153.47. El primero fue un SAML biplaza derribado envuelto en llamas el 17 de noviembre de 1917; la 19ª y última victoria fue otro SAML el 26 de enero de 1918. Como piloto suboficial, Kiss fue el mejor as húngaro de la LFT pero sólo alcanzó la condición de oficial después de su muerte en combate.



Phönix D I 228.24, pilotado por Kurt Gruber, de la *Flik* 60J, febrero de 1918

Éste fue el avión favorito de Gruber y con él logró cinco de sus once victorias confirmadas mientras tuvo su base en el campo de aviación de Grigno, en el frente italiano. También fue el avión en el que murió al ser derribado el 4 de abril de 1918 en un combate con los cazas Sopwith por detrás de las líneas enemigas en Primolano. El fuselaje lleva la banda negra que indicaba la unidad y la inicial del piloto con borde blanco.



Albatros D III (probablemente 153.106), fabricado por Oeffag, pilotado por Franz Gräser, de la *Flik* 61J, marzo de 1918

Gräser logró cinco de sus 18 victorias confirmadas con el 153.106 mientras estuvo en la base de Motta di Livensa, en el frente italiano. El búho águila era su distintivo personal. Gräser murió al ser derribado mientras escoltaba una misión de reconocimiento fotográfico sobre territorio enemigo el 17 de mayo de 1918. Aunque no recibió ningún tipo de instrucción formal ni certificado como piloto, Gräser se situó el sexto de la lista de ases austrohúngaros.



Albatros D III (probablemente 153.159), fabricado por Oeffag, pilotado por Josef Kiss, de la *Flik* 55J, abril de 1918

Kiss obtuvo buenos resultados durante su estancia con la *Flik* 55J en Pergine ya que añadió 12 victorias más mientras voló con Von Maier o Arigi. La letra "K" blanca sobre un disco rojo era el distintivo personal de Kiss y el triángulo rojo/blanco representaba una cinta de medalla.



Albatros D III 154.141, fabricado por Oeffag, pilotado por Franz Rudorfer, de la *Flik* 51J, verano de 1918

Rudorfer logró seis victorias (cinco confirmadas) con el 154.141 entre abril y junio de 1918 mientras tuvo su base en el campo de aviación de Ghirano, volando con la unidad de caza de elite *Flik* 51J. Entre sus víctimas hubo tres cazas Sopwith, un SPAD, un SAML italiano y un globo derribado envuelto en llamas. Alcanzó la condición de as el 6 de junio y finalizó la guerra con 11 victorias confirmadas, aunque no recibió el certificado de piloto austriaco hasta tres meses después. La estrella negra/blanca/amarilla del fuselaje del 154.141 era su distintivo personal.



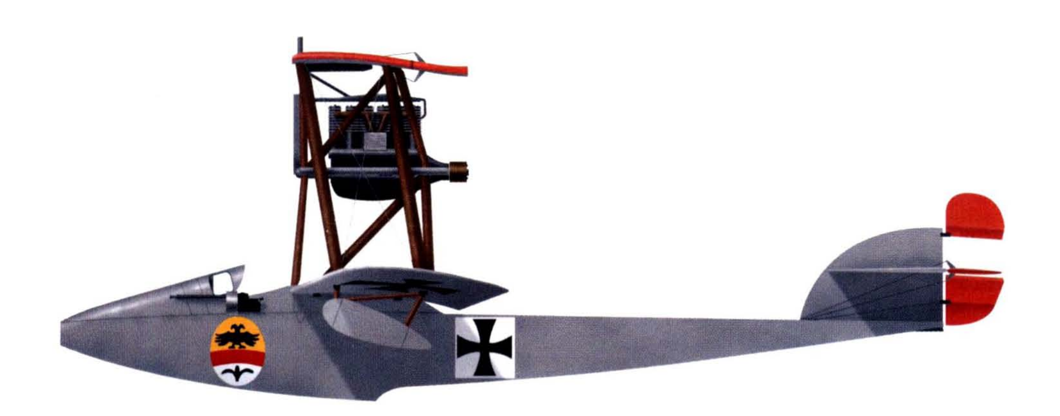
Phönix D I (128.12), pilotado por Roman Schmidt, de la *Flik* 30J, julio de 1918

Desde mayo de 1918 Schmidt voló con la *Flik* 30J con base en el campo de aviación de San Pietro in Campo en el frente italiano. Su primera anotación fue con el 128.12 el 12 de julio cuando derribó un SAML italiano sobre territorio enemigo. A continuación, alcanzó la condición de as con el 128.12 el 23 de julio cuando derribó un Bristol F.2B (número de serie C4762, Escuadrón 139, RAF) sobre San Godega di Urbano. Tanto el piloto como el observador murieron. Schmidt finalizó la guerra con 6 victorias confirmadas. El motivo rojo y blanco era el distintivo seleccionado por la unidad *Flik* 30J; el 8º Ejército austrohúngaro estableció como distintivo de unidad los cubrerruedas blancos y azules.



Phönix D IIa 422.30 pilotado por Karl Teichmann, de la *Flik* 14J, agosto de 1918

Los pilotos de la *Flik* 60J, de elite pero maldita, se dispersaron tras las muertes de Gruber y Linke-Crawford. Teichmann fue destinado a la *Flik* 14J con base en Feltre. A los pocos días logró su quinta y última victoria con el 422.30 cuando derribó un Bristol F.2B británico el 22 de agosto sobre Monte Asolone. Destaca la nueva Balkankreuz (cruz balcánica) negra y blanca en el timón, que sustituyó en ocasiones a la cruz negra *patée* con borde blanco utilizada desde 1915. La banda roja del fuselaje era el distintivo de la unidad con la letra inicial del nombre del piloto con borde blanco.



Hansa-Brandenburg W.18 pilotado por Gottfried von Banfield, base aeronaval de Trieste, agosto de 1918

Von Banfield fue nombrado oficial al mando de la base aeronaval de Trieste en febrero de 1916, una posición que mantendría hasta el final de la guerra. Consiguió su última victoria confirmada en mayo de 1917, pero participó en muchas otras acciones sin confirmar. Von Banfield pilotó este hidroavión W.18 en agosto de 1918. Destaca la cresta de Trieste por debajo de la cabina en lugar de los números de identificación reglamentarios de la unidad.



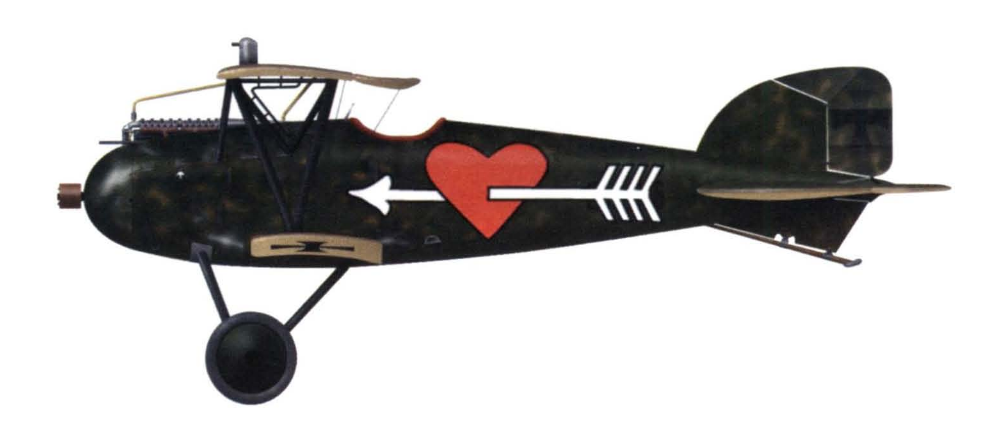
Albatros D III 253.06 fabricado por Oeffag, pilotado por Friedrich Navratil, de la *Flik* 3J, agosto de 1918

El 28 de junio de 1918, el croata de nacimiento Navratil fue nombrado oficial al mando de la *Flik* 3J, un escuadrón de caza con base en el campo de aviación de Romagnano, en el sur del Tirol. Al tener sólo una victoria en su haber pasó a acumular sus restantes nueve victorias confirmadas en sólo poco más de dos meses, ocho de ellas con el 253.06 en un periodo dorado entre el 16 de julio y el 31 de agosto de 1918. El distintivo en el lateral del fuselaje era probablemente un elemento de reconocimiento y no el distintivo personal de Navratil.



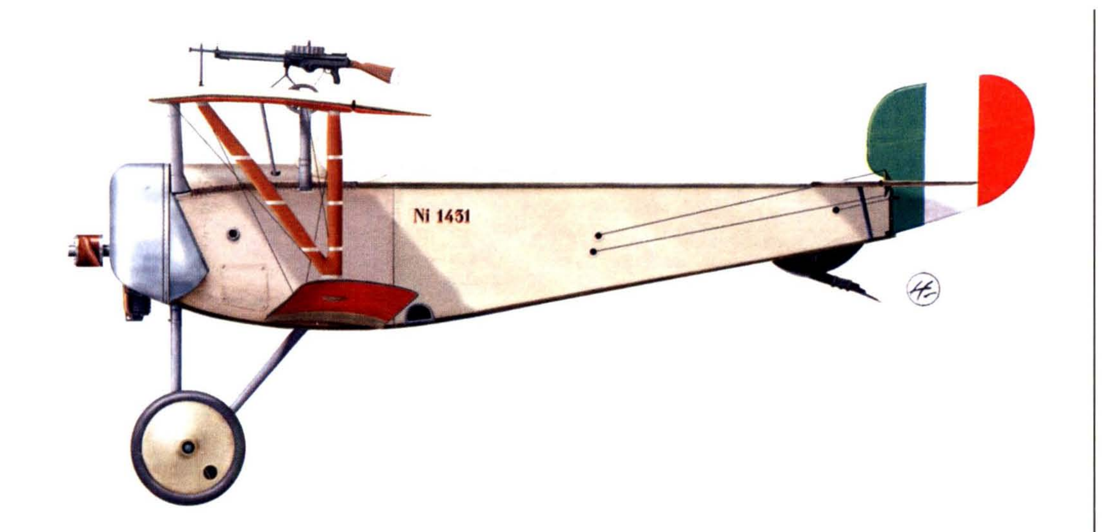
Albatros D III 253.04, fabricado por Oeffag, pilotado por el Oberleutnant Franz Peter, de la *Flik* 3J, agosto de 1918

Peter, el segundo jefe de Navratil en la *Flik* 3J, consiguió dos de sus seis victorias confirmadas con el 253.04, la primera el 20 de agosto de 1918, cuando derribó un biplaza italiano por detrás de las líneas enemigas en Vignola, y la segunda el 7 de octubre, cuando derribó un Sopwith Camel (E.1498 del Escuadrón 66 de la RAF) sobre la carretera entre Trento y Pergine. El distintivo personal de Peter era el símbolo del *ying-yang* de la filosofía china.



Albatros D III 253.116, fabricado por Oeffag, pilotado por Friedrich Navratil, de la *Flik* 3J, agosto de 1918

Aunque se dice que el 253.116 fue uno de los cazas favoritos de Navratil, él nunca consiguió anotar con este avión en particular. Resulta imposible pasar por alto el distintivo personal de Navratil: un gran corazón rojo atravesado por una larga flecha blanca.



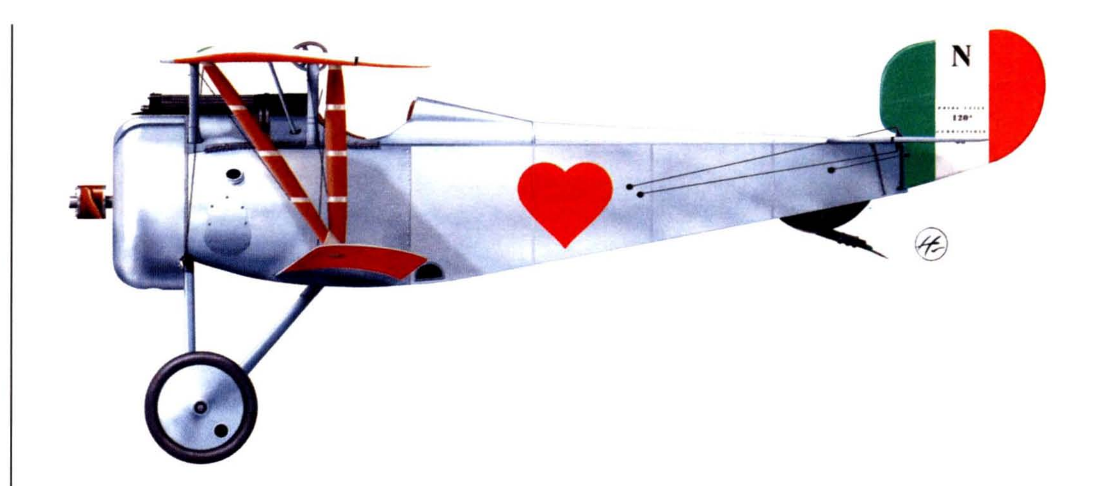
Nieuport Nie.11 Ni 1431, pilotado por Francesco Baracca, 1ª *Squadriglia,* primavera de 1916

Baracca fue el mejor as aéreo italiano de la I Guerra Mundial. Pilotaba un Nie.11 cuando derribó a su primer adversario el 7 de abril de 1916, la primera victoria oficial italiana de la guerra. Baracca pasó a pilotar los SPAD. Antes de junio de 1918 había logrado 34 victorias y obtuvo los máximos honores de su país antes de resultar muerto en combate el 19 de junio. Este aparato en particular llevaba una ametralladora Lewis con una prolongación hasta la culata del arma.



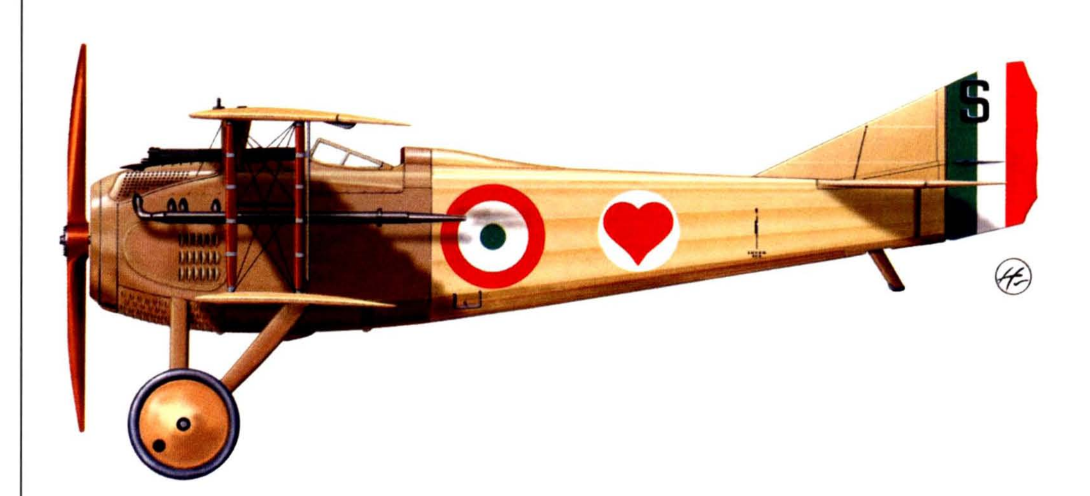
Nieuport Nie.17 N2614, pilotado por Francesco Baracca, 91ª *Squadriglia,* verano de 1917

Este Nie.17 de fabricación francesa estaba totalmente barnizado en plata (con el capot en plata) y con la bandera tricolor italiana en el timón y en las partes inferiores de las alas. El emblema personal de Baracca era un caballo negro encabritado.



Nieuport Nie.17 (número de serie desconocido), pilotado por Cosimo Rizzotto, 77ª *Squadriglia*, 1917

Este avión de exploración de fabricación francesa de Rizzotto estaba totalmente barnizado en plata, aunque los montantes en V de las alas y el patín de cola iban en madera barnizada. Aunque carecía de círculos, este caza llevaba los colores nacionales italianos en las partes inferiores de las alas, rojo a la izquierda y verde a la derecha. El distintivo de la *Squadriglia* era un corazón rojo pintado sobre el fuselaje. A Rizzotto se le reconocieron cinco victorias con los Nieuport en 1917 y una pilotando un SPAD en 1918.



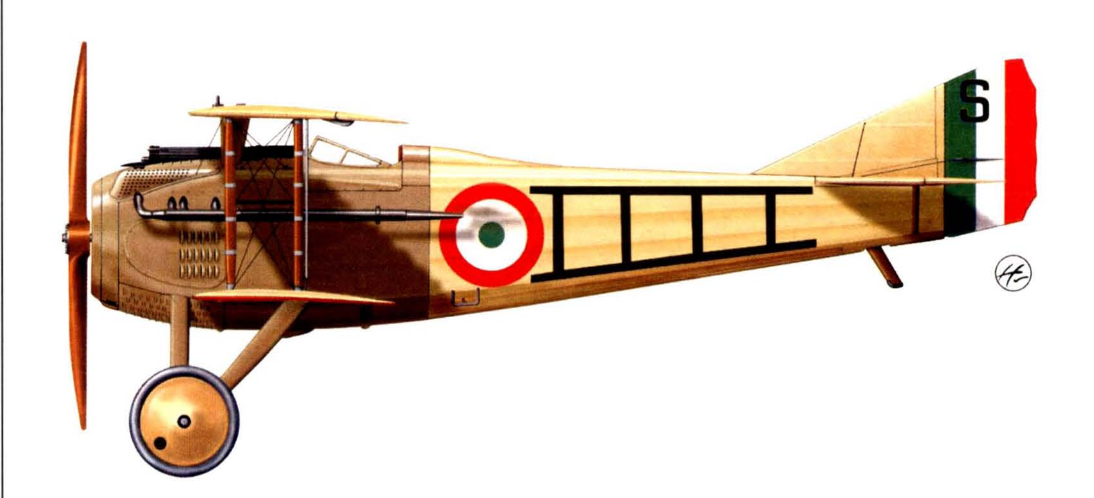
SPAD VII (número de serie desconocido) de Carlo Francesco Lombardi, 77ª *Squadriglia*, primavera de 1918

La mayoría de los SPAD VII de la 77ª *Squadriglia* llevaron un gran corazón rojo dentro de un disco blanco por detrás de la cabina. Además de ser un as con ocho victorias, Lombardi alcanzó la fama por sus tres vuelos de larga distancia y por formar la compañía Avia en 1938.



SPAD VII S1420 de Ernesto Cabruna, 77ª *Squadriglia,* otoño de 1918

Cabruna decoró su SPAD VII con la cresta de Tortona. El S1420 está actualmente expuesto en el Museo de la Fuerza Aérea italiana de Vigna di Valle, cerca de Roma.



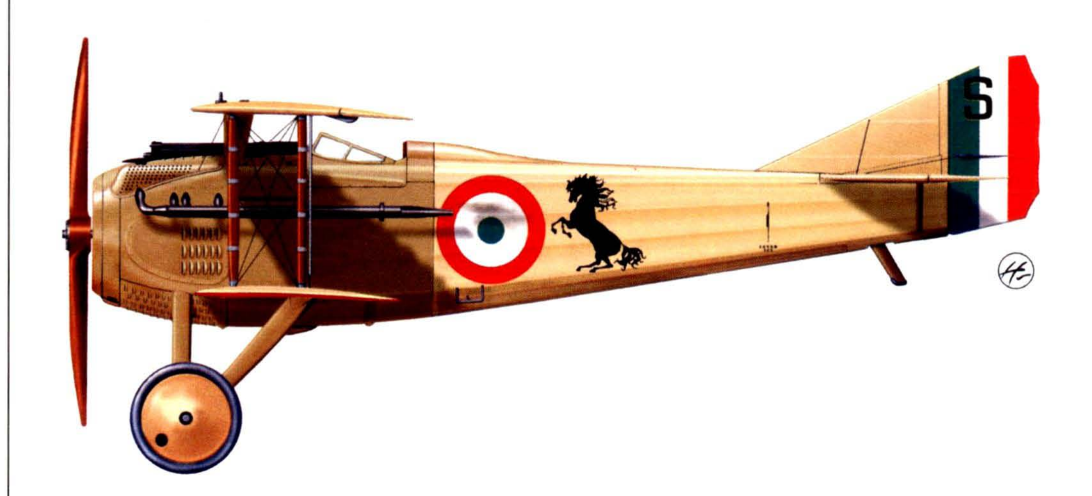
SPAD VII (número de serie desconocido) de Ferruccio Ranza, 91ª *Squadriglia,* verano de 1917

Ranza, otro paladín más de la 91ª *Squadriglia* de Baracca, logró cuatro victorias con los cazas Nieuport Nie.11 con la 77ª *Squadriglia* antes de trasladarse a la 91ª en junio de 1917. Siguió anotando de forma continuada y su total era de 17 en agosto de 1918.



SPAD VII (número de serie desconocido) de Fulco Ruffo di Calabria, 91ª *Squadriglia*, verano de 1917

Después de conseguir ocho derribos con los Nieuport de la 70ª y la 91ª *Squadriglie,* este as derribó otros 12 aviones con los SPAD. Pasó a ser el oficial al mando de la *Squadriglia* tras la muerte de Baracca. Todos sus aviones de exploración llevaron pintada una cabeza negra de la muerte, que se colocó sobre el círculo del fuselaje.



SPAD VII (número de serie desconocido) de Francesco Baracca, 91ª *Squadriglia*, octubre de 1917

Se sabe que uno de los SPAD de Baracca llevó pintado su emblema personal del caballo encabritado en un lateral del fuselaje y la recién adoptada insignia del escuadrón en el otro.

LOS ASES AÉREOS AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ITALIANO

El sistema austrohúngaro de *ases* era un tanto diferente del de los demás combatientes de la I Guerra Mundial, y establecía que a cada miembro de la tripulación de un avión que hubiera desempeñado un papel importante en el derribo (pero no necesariamente en los daños) de un avión enemigo se le reconocería una victoria completa. De esta forma, a los pilotos de dos cazas biplaza implicados en el derribo de un avión enemigo se les reconocía a ambos la victoria y tanto al piloto como al tirador/observador de un biplaza que obligaba a descender a un avión enemigo se les reconocía una victoria.

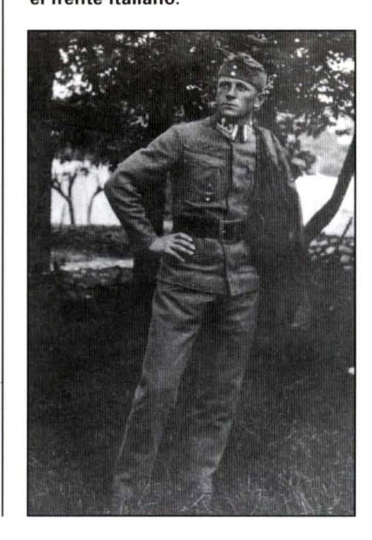


Julius Arigi fue el suboficial más condecorado de la aviación del ejército austrohúngaro y su total de medallas incluía cuatro Medallas al Valor de oro, ocho de plata y tres de bronce.

El as aéreo con más victorias de la aviación del ejército austrohúngaro fue el Hauptmann Godwin Brumowski, que combatió tanto en el frente oriental como en el italiano. Su registro final fue de 35 victorias confirmadas y ocho sin confirmar. Segundo en la lista general de ases aéreos austrohúngaros se situó con 32 victorias confirmadas el *Offizierstellvertreter* (suboficial de más alta graduación) Julius Arigi, el único hombre que obtuvo la más alta condecoración de Austria-Hungría para los suboficiales, la *Goldene Tapferkreitsmedaille* (medalla al valor de oro), en cuatro ocasiones; fue un piloto excepcional y completamente natural. Sin embargo, a pesar de su éxito como piloto de caza, Arigi fue y sigue siendo un personaje prácticamente desconocido. Arigi nació el 3 de octubre de 1895 en la ciudad de Tetschen, en Bohemia, y posteriormente vivió en Marienbad hasta que se ofreció voluntario para el 1^er^ Regimiento de Artillería de Sitio en octubre de 1913. En marzo de 1914, Arigi se trasladó a la aviación del ejército austrohúngaro y obtuvo su título como *Feldpilot* (piloto de campaña) en noviembre de 1914 con la graduación de *Zugsführer* (sargento).

El primer destino de Arigi fue en la *Flik* 6, con base en el sur de Dalmacia, en el notoriamente difícil campo de aviación de Igalo, a unos 50 km al sureste de Dubrovnik. Por entonces, este nuevo piloto de la

Julius Arigi fue el segundo mejor as de la aviación del ejército austrohúngaro y obtuvo un registro total de 32 victorias confirmadas en el frente italiano.





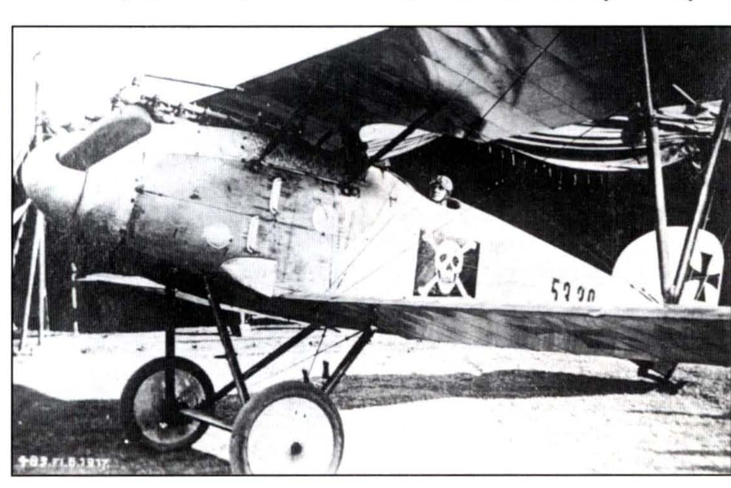
Uno de los cazas que pilotó Arigi fue este Albatros D III (53.30) fabricado por Oeffag. Este aparato se entregó a la *Flik* 6 en junio de 1917 y fue retirado del servicio en agosto del mismo año. Una diferencia notable con respecto a los aviones alemanes del mismo tipo residía en el armamento, ya que la falta de un sistema adecuado de sincronización para la ametralladora austrohúngara reglamentaria supuso que se tuvo que modificar el modelo alemán de dos ametralladoras de 7,92 mm sincronizadas en la parte delantera del fuselaje a uno con una ametralladora Schwarzlose de 8 mm en un carenado por encima de la sección central del ala superior.

Éste es el Albatros D III (53.30) fabricado por Oeffag y fotografiado en el verano de 1917 que pilotó en ocasiones Julius Arigi mientras estuvo de dotación en la *Flik* 6 en el frente albanés. Este aeroplano apenas disfrutó de una corta existencia ya que entró en servicio en junio de 1917 y retirado del mismo en agosto de ese año.

unidad voló operativamente contra los serbios y los montenegrinos con los biplanos Lohner Modelo C (B II serie 12), Modelo H (B VI serie 16) y Modelo J (B VII serie 17). En octubre de 1915 el B VII de Arigi sufrió un fallo en el motor durante una salida de reconocimiento y Arigi tuvo que aterrizar por detrás de las líneas montenegrinas y fue hecho prisionero, pero escapó en enero de 1916 en el sexto intento. Arigi y otros cinco fugitivos austrohúngaros robaron el coche del príncipe Nicolás de Montenegro y atravesaron el frente con él.

Después de la caída de la fortaleza de Lovcen, en Montenegro, durante el transcurso de enero de 1916, la *Flik* 6 del Oberleutnant Emil Cioll se trasladó al sur al campo de aviación de Skutari (en la actualidad Skadar), en Albania, con un destacamento mucho más al sur en Kavaja, a unos 25 km al suroeste de Tirana. Las condiciones eran deprimentes, sin prácticamente carreteras y con varias enfermedades endémicas, y para completar los problemas de la unidad, este teatro de operaciones ocupaba la última posición en el orden de prioridades austrohúngaro y los aviones se encontraban, por lo tanto, entre los más viejos y menos capaces todavía en servicio. El principal adversario de la *Flik* 6 en el aire era la 6ª *Squadriglia* italiana, que estaba posicionada en Piskupi y apoyada en ocasiones por aviones de largo alcance desde Bari y Brindisi en la parte oriental del territorio italiano, al otro lado del mar Adriático.

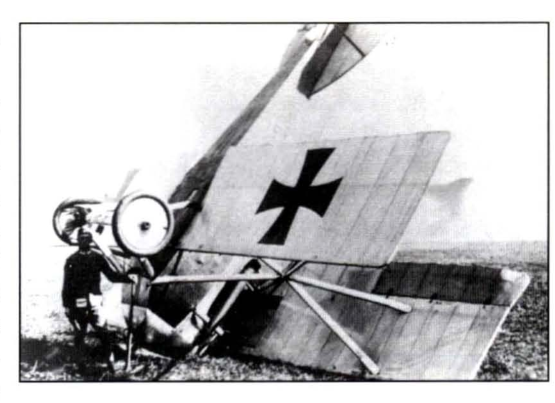
El 22 de agosto de 1916 se informó a Cioll que seis de los biplanos biplazas Farman de la 34ª *Squadriglia* habían partido de Piskupi y parecía que ponían rumbo para un ataque contra la base naval austrohúngara de Durazzo. Arigi solicitó permiso para interceptarlos, pero se le rechazó ya que no había oficiales disponibles para ocupar el asiento trasero y, de acuerdo con la naturaleza estrictamente regulada por la graduación de las fuerzas austrohúngaras, para actuar como jefe del avión. Mientras se aproximaban los aviones italianos, a Arigi se le negó en dos ocasiones más el permiso para intentar una interceptación. Después, cuando los aviones italianos pasaron sobre el campo de aviación, Arigi asumió la iniciativa por sí mismo y despegó con un Hansa-Brandenburg C I (61.64) con el Feldwebel Johann Lasi en el asiento trasero. Los dos austrohúngaros superaron rápidamente a los pesados y torpes aviones italianos y en menos de 30 minutos derribaron cinco de los seis aviones.



Arigi realizó varias funciones en el frente albanés, entre ellas se encontraban el hundimiento de un buque de vapor italiano en el puerto

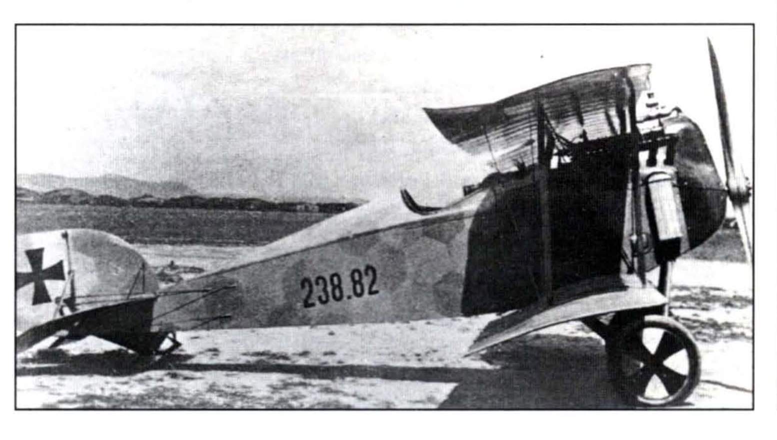
de Valona (en la actualidad Vlore) mientras pilotaba un biplano Lohner B VII.

Cerca del final de 1916 Arigi fue destinado a la *Fluggeschwader* 1, que operaba sobre el frente del Isonzo en el norte de Italia. Allí Arigi realizó fundamentalmente la función de escolta con los cazas monoplaza Hansa-Brandenburg D I; esta naciente estrella de la LFT logró sus victorias octava a décima con el D I (28.06) y las 11ª y 12ª con el D I (28.08), todas ellas en abril y mayo de 1917. A continuación, Arigi fue destinado a la *Flik* 41J, pero permaneció en esta unidad de caza solamente durante un breve espacio de tiempo, sobre todo, como resultado de los problemas con el oficial al mando de la unidad, el Hauptmann Godwin Brumowski. Por ello, a finales de agosto de 1917, Arigi llegó a una unidad de caza recién formada, la *Flik* 55J, con base en Haidenschaft en el frente del Isonzo. Derribó un caza italiano SPAD, su 13ª victoria, con un Albatros D III (153.15), fabricado por Oeffag, el 15 de septiembre de 1917 cerca de Görz. En noviembre de 1917, la *Flik* 55J fue reasignada a Pergine en el Val Sugana, en la parte sur del frente del Tirol a unos 115 km al noroeste de Venecia. Desde esta base, la unidad pronto se granjeó una reputación excelente y recibió la denominación de *Kaiser Staffel* (escuadrón del Emperador). Aunque el honor se concedió a toda la unidad, se utilizó con frecuencia más específicamente para la escuadrilla que incluía al jefe del escuadrón, el Hauptmann Josef von Maier (siete victorias), Arigi y el Offizierstellvertreter Josef Kiss (19 victorias y el mejor as húngaro). Arigi logró 11 victorias con la *Flik* 55J pilotando dos cazas Albatros D III, fabricados por Oeffag (153.36 y 153.80); Arigi logró al menos ocho de ellas volando con Von Maier y Kiss.



Uno de los modelos de avión que utilizó la *Flik* 41J fue el Hansa-Brandenburg D I fabricado por Phönix, y aquí se puede ver un ejemplar de este modelo (28.67) después de un accidente de aterrizaje. Julius Arigi no consiguió anotar durante el breve periodo de tiempo que pasó con la *Flik* 41J.

Estos tres pilotos se encontraban entre los mejores que prestaban sus servicios en la LFT, y entre sus hazañas más notables hubo un *triple* el 15 de noviembre de 1917 cuando derribaron tres bombarderos cuatrimotores Caproni cerca de Asiago, y un *doble* el 17 de noviembre de 1917 cuando derribaron un avión de reconocimiento Savoia-Pomilio y un SAML al sur de Asiago. Otro *doble* supuso las primeras victorias de Arigi con el Albatros D III (153.80) fabricado por Oeffag el 7 de diciembre de 1917. Para el momento en que Arigi fue destinado fuera de la *Flik* 55J en abril de 1918, su registro había subido a 25 derribos confirmados. A continuación, Arigi regresó a la *Flik* 6 en el frente albanés como piloto de caza. Con esta unidad, su 26ª victoria fue un Nieuport derribado cerca de Singjerc el 17 de abril de 1918 pilotando un Aviatik D I (238.30). Fue el 27 de mayo de 1918 cuando Arigi, pilotando el Aviatik D I (238.51), logró sus últimas victorias en el frente albanés al derribar una pareja de hidroaviones en las aguas cerca de Durazzo.



Julius Arigi pilotó este Aviatik D I (238.82) mientras prestó sus servicios en la *Flik* 6P en el frente albanés.

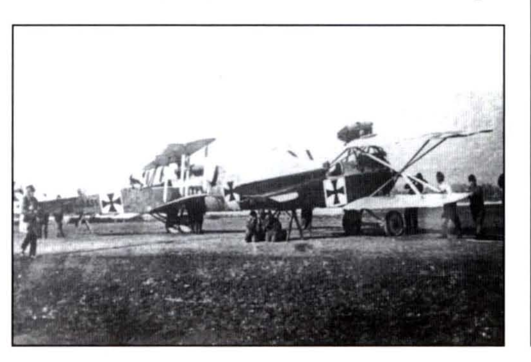
Durante el verano de 1918 Arigi regresó a Igalo, en Dalmacia, como miembro de la *Flik* 1J y recibió una pareja de cazas Aviatik D I (338.01 y 338.02) para su uso personal. Fue con el segundo de estos aparatos con el que Arigi logró su último *doble* el 6 de agosto de 1918 cuando derribó una pareja de hidroaviones italianos. Arigi logró su 32ª y última victoria con el primero de estos dos cazas especiales.

Después de la I Guerra Mundial, Arigi trabajó en la aviación civil hasta 1938 cuando se convirtió en instructor de caza de la Luftwaffe después de la anexión de Austria por parte de Alemania. Los dos mejores alumnos de Arigi fueron Walter Nowotny y Hans-Joachim Marseille, que lograron 258 y 158 victorias respectivamente durante la II Guerra Mundial. Arigi murió pacíficamente mientras dormía el 1 de agosto de 1981.

Frank Linke-Crawford, el cuarto en la lista de ases austrohúngaros, nació el 18 de agosto de 1893 en Krakau, hijo del comandante Adalbert Linke y su esposa de origen inglés Lucy Crawford. En 1910, Linke-Crawford entró en la academia militar de Wiener-Neustadt y en 1913 salió como Leutnant antes de ser destinado al Regimiento de Dragones Nº 6. Tras el estallido de la I Guerra Mundial, Linke-Crawford se encontraba en el 1er *Eskadron* (escuadrón) de este regimiento de caballería, que prestaba sus servicios en el frente oriental, y en noviembre de 1914 fue nombrado jefe del *Infanterie Eskadron* (escuadrón de infantería) del regimiento. Entre octubre de 1914 y octubre de 1915 Linke-Crawford siguió ascendiendo dentro de su regimiento y recibió varias condecoraciones, pero también fue hospitalizado en varias ocasiones por disentería y malaria.

A continuación, Linke-Crawford solicitó el traslado a la LFT y su solicitud se aprobó en diciembre de 1915. Como oficial, Linke-Crawford fue considerado sólo para la instrucción como observador ya que la función de "conductor" del avión era considerada una tarea para los suboficiales y por ello entró en la academia de observadores de Wiener-Neustadt. En marzo de 1916, Linke-Crawford fue destinado a la nueva unidad *Flik* 22 bajo el mando del Hauptmann Losoncsy. Tras completar muchos vuelos operativos como observador, en septiembre de 1916 Linke-Crawford recibió permiso para la instrucción como piloto ya que por entonces la función del piloto era reconocida de forma más adecuada en la LFT y, después de finalizar la instrucción, en enero de 1917, fue destinado a la *Flik* 12 como *Chefpilot* (piloto jefe y, como tal, segundo jefe del Hauptmann Arpad Gruber).

La *Flik* 12 tenía su base en el frente del Isonzo, en el noreste de Italia, y allí Linke-Crawford comenzó a encontrarse a sí mismo como piloto operativo. Al principio, Linke-Crawford realizó principalmente salidas de bombardeo y reconocimiento con aviones biplaza así como salidas de ataque y escolta con aparatos monoplaza. Rápidamente,



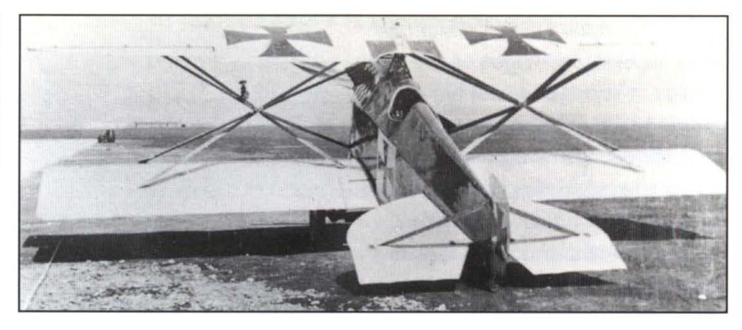


Los retratos y las fotografías de Frank Linke-Crawford muestran por lo general a un hombre de apariencia seria.

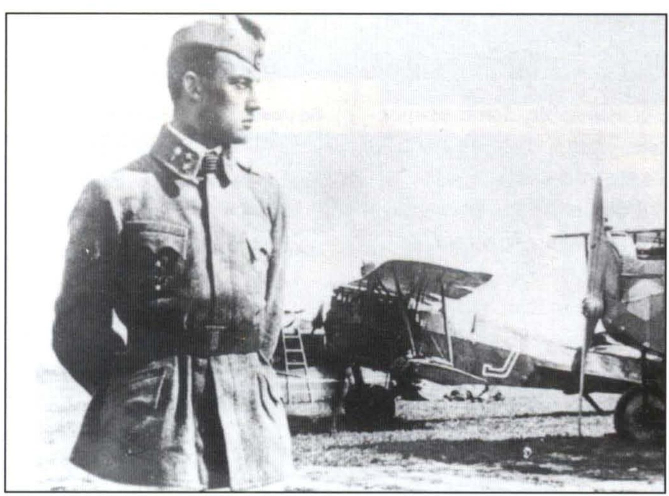


Frank Linke-Crawford posa delante de un Hansa-Brandenburg D I (65.54) de la *Flik* 12. El Oberst Uzelac, jefe de la aviación del ejército austrohúngaro, se estrelló con este avión el 7 de noviembre de 1916.

Se puede ver este caza Hansa-Brandenburg D I (65.51) con montantes en "forma de estrella", fabricado por UFAG, delante de un Hansa-Brandenburg C I (23.56). Delante de la cola del C I se encuentra Frank Linke-Crawford. El 65.51 se entregó a la *Flik* 19 en 1916 como avión operativo y, posteriormente, pasó a la *FIG* 1 (más tarde *Flik* 101G) como avión de instrucción.



Uno de los cazas que pilotó Frank Linke-Crawford fue este Hansa-Brandenburg D I (65.94) fabricado por UFAG.



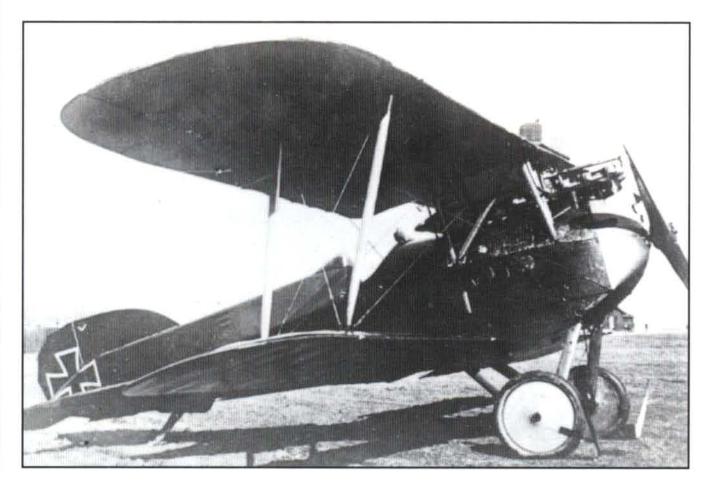
La cámara capturó a Frank Linke-Crawford, oficial al mando de la *Flik* 60J en Feltre, delante del Phönix D I del Oberleutnant Jansky (en el centro) y de los cazas Aviatik D I.

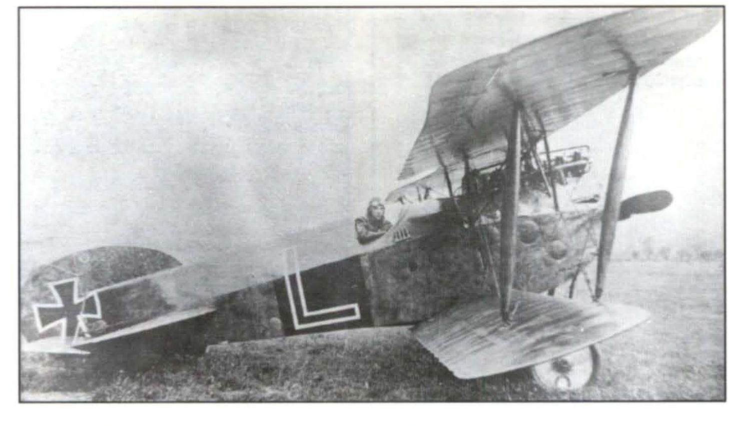
Linke-Crawford se ganó una reputación por su forma de volar agresiva y decidida; por ejemplo, en una misión de larga distancia sobre el río Tagliamento su Hansa-Brandenburg C I biplaza (229.08) fue atacado durante unos 30 minutos por un caza italiano SPAD, pero Linke-Crawford finalizó la misión y regresó con 68 agujeros de bala en su avión. El 2 de agosto de 1917, Linke-Crawford fue derribado cuando volaba solo con un Aviatik C I (37.08) en una misión de escolta (probablemente por el Tenente Colonnello Pier Ruggiero Piccio –24 victorias–), pero no resultó herido.

El 4 de agosto de 1917, a Linke-Crawford le cambiaron de destino al escuadrón de caza *Flik* 41J, mandado por el Hauptmann Godwin Brumowski, situado en Sesana, a unos 8 km al este de Trieste y que utilizaba los cazas monoplaza Hansa-Brandenburg C I fabricados por Oeffag. Linke-Crawford consiguió su primera victoria el 21 de agosto al derribar un Nieuport sobre Monte Santo con el Hansa-Brandenburg D I (28.40). A partir de entonces, el registro de Linke-Crawford aumentó rápidamente y de forma impresionante se deshizo de su quinta víctima (y por lo tanto se convirtió en as) el 23 de septiembre al derribar un hidroavión italiano en Grado cuando pilotaba el Albatros D III (153.04). El primer *doble* de Linke-Crawford (sus octavo y noveno derribos) llegó el 5 de noviembre mientras pilotaba el Albatros D III (153.11); derribó un hidroavión Macchi L-3 de la 259ª *Squadriglia* italiana, que se estrelló en tierra, y luego otro hidroavión que cayó al mar cerca de la costa adriática. A éste le siguió un segundo *doble* (10º y 11º derribos) el 23 de noviembre pilotando el Albatros D III (153.11). Linke-Crawford derribó una pareja de aviones monoplaza en la región de Cortelazzo y Casca di Finanza.

Poco después de lograr su 13ª victoria, Linke-Crawford fue destinado al mando de una nueva unidad, la *Flik* 60J,

Al igual que otros cazas austrohúngaros, el Phönix D I se fabricó con varios motores de potencia diferente, en este caso en la horquilla de potencia entre 138 y 149 kW (185 y 200 CV).





Se puede ver aquí a Frank Linke-Crawford, que prestaba sus servicios en la *Flik* 60J en Feltre a comienzos del verano de 1918, en la cabina del Phönix D II (122.01) impulsado por un motor en línea Hiero de 149 kW (200 CV).

en diciembre de 1917. Esta unidad tenía su base en Grigno, en el Val Segana, a unos 100 km al norte-noroeste de Venecia, en un campo de aviación que era cenagoso, con tendencia a inundaciones parciales y estaba situado en una cuenca dentro de unas montañas que se elevaban hasta los 1.525 m. La *Flik* 60J utilizaba los cazas Phönix D I de las series 128, 228 y 328, y la zona operativa de sus siete pilotos era el extremo norte del frente del Piave contra una fuerza aérea aliada cada vez más considerable, dominada por los aviones británicos pero en la que también participaban los franceses e italianos. Desde esta nueva base, Linke-Crawford añadió seis victorias más a su total, entre ellas un *doble* el 10 de enero de 1918 cuando, con el Phönix D I (228.16), se deshizo de un Nieuport y de un Sopwith biplaza.

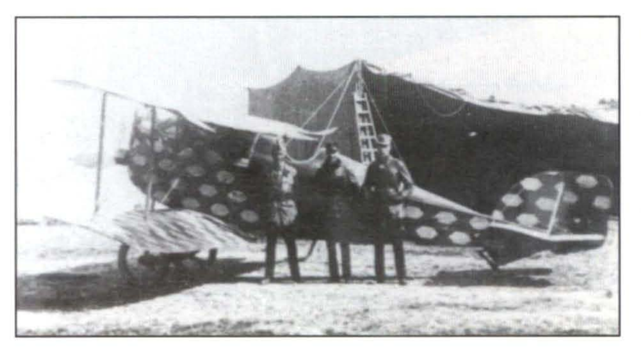
En marzo de 1918, la *Flik* 60J fue reasignada al mucho mejor campo de aviación de Feltre, unos 25 km al este de Grigno, y a finales del mismo mes recibió nuevo equipamiento en la forma de los Aviatik D I de la serie 115 para complementar más que sustituir a los aviones Phönix D I, que a su vez eran complementados por los cazas Phönix D II y Phönix D IIa de las series 122 y 422 respectivamente.

Fue el 10 de mayo de 1918 cuando Linke-Crawford logró sus primeras victorias (otro *doble* como su 20º y 21º derribos) con un Aviatik D I, que era más ágil que el Phönix D I, pero también considerablemente menos robusto estructuralmente; durante la mañana derribó un caza biplaza británico F.2B pilotando el 115.32 cerca de Levico y más tarde, aquel mismo día, derribó un Sopwith Camel (merece la pena señalar que los pilotos austrohúngaros parecían incapaces de diferenciar los Camel pilotados por los británicos y los Hanriot HD.1 pilotados por los italianos, y llamaban a ambos modelos Camel). La 27ª y última victoria de Linke-Crawford llegó el 29 de julio cuando derribó envuelto en llamas un biplaza británico con el 115.32 cerca de Valstagna.

El último vuelo de Linke-Crawford todavía es objeto de controversia en sus detalles, pero se centró en el hecho de que este as austrohúngaro, pilotando nuevamente el 115.32, se separó de sus tres compatriotas en un enfrentamiento con tres cazas Camel y posteriormente se encontró con dos cazas HD.1 italianos. A continuación, se vio al Aviatik D I de Linke-Crawford cayendo en espiral (lo cual sugiere un fallo en el ala) antes de recuperarse, pero para ser atacado por uno de los cazas HD.1 y deshacerse en el aire. Linke-Crawford fue la única victoria aérea del Caporale Aldo Astolfi.

Josef Kiss murió el 24 de mayo de 1918 y a las 24 horas de su muerte fue ascendido de forma póstuma de Offizierstellvertreter a Leutnant in der Reserve; de esta forma, se convirtió

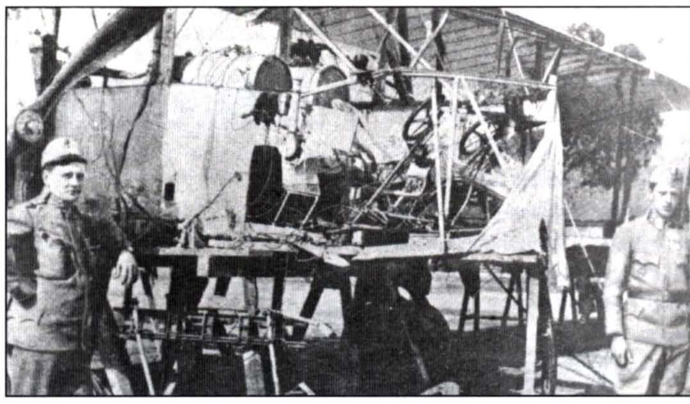
En esta fotografía del caza Aviatik D I (115.20), fabricado por Lohner y utilizado por la *Flik* 60J cuando Frank Linke-Crawford era el oficial al mando de la unidad, resulta muy evidente el tipo de camuflaje con rombos. Los D I se hicieron famosos por su tendencia a los fallos estructurales en el aire.



Josef Kiss murió después de conseguir 19 victorias confirmadas en el aire y obtuvo la singular distinción de recibir un ascenso póstumo de suboficial a oficial.

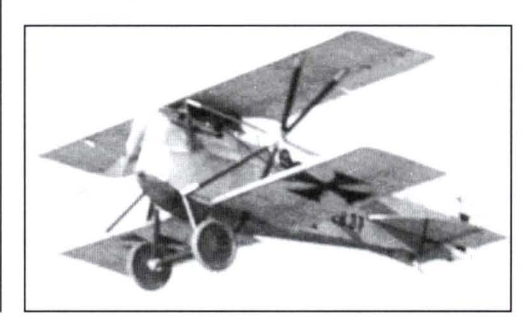


en el único piloto austrohúngaro que ascendió de suboficial a oficial. Kiss nació el 26 de enero de 1896 en Pozsony (en la actualidad Bratislava). Sus padres eran de humilde origen húngaro, y su padre trabajó como jardinero en la academia militar de cadetes de Pozsony. Tras el estallido de la I Guerra Mundial, Kiss dejó el colegio y se alistó a pesar del hecho de que la falta del certificado de matriculación escolar le impedía, según la normativa del ejército austrohúngaro, alcanzar su muy deseada graduación de oficial. El 26 de octubre de 1914 el recién instruido Kiss llegó al Infanterieregiment Nº 72, en el sector de los Cárpatos (sur) del frente oriental. Mientras se recuperaba de una herida grave, Kiss consiguió permiso para la instrucción como piloto, una tarea que emprendió en Parndorf y Wiener-Neustadt.



Se puede ver al personal austrohúngaro junto a los restos del primer bombardero Caproni derribado por Kiss, un suceso que tuvo lugar el 25 de agosto de 1916.

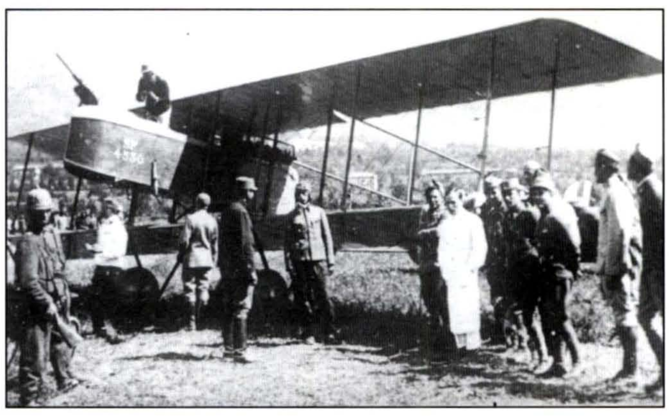
A finales de abril de 1916, Kiss llegó a la recién creada *Flik* 24 bajo el mando del Hauptmann Gustav Studeny, que proporcionaba el apoyo al 11º Ejército. La *Flik* 24 estaba situada en Pergien, en el Val Sugana, en la parte sur del frente del Tirol, a unos 15 km al este de Trento. Rápidamente, Kiss se mostró como un piloto capaz en las misiones de caza y reconocimiento y logró su primera victoria aérea el 20 de junio a los mandos del Hansa-Brandenburg C I (61.23) con el Oberleutnant Georg Kenzian como ocupante del asiento trasero. Kiss atacó a un aparato de reconocimiento biplaza Farman por detrás de las posiciones italianas en Monte Cimone y le obligó a descender. El 25 de agosto, Kiss pilotaba un Hansa-Brandenburg C I (26.29) con el Leutnant Kurt Fiedler como observador, cuando atacó a un bombardero trimotor Caproni. El C I recibió más de 70 impactos del fuego defensivo de las ametralladoras del bombardero italiano, pero no obstante Kiss obligó al bombardero a descender y realizar un aterrizaje forzoso cerca del campo de aviación de Pergine. Una tercera victoria llegó el 17 de septiembre cuando Kiss obligó a descender a otro bombardero Caproni con un biplano biplaza Hansa-Brandenburg con el Oberleutnant Karl Keizar como observador.



Este Hansa-Brandenburg D I (28.37), pilotado por Kiss, fue una de las pocas unidades de este caza con montantes en "forma de estrella" en la que se instaló una ametralladora Schwarzlose sincronizada en la parte superior de la zona delantera del fuselaje en lugar del armamento original, consistente en una ametralladora sincronizada en un carenado por encima de la sección central del ala superior. Otro elemento de este avión era el plano de deriva fijo de aspecto bajo colocado en la parte superior del fuselaje, por delante del timón, para un mejor control direccional.

Pasaron unos nueve meses antes de que Kiss pudiera registrar su cuarta vic-

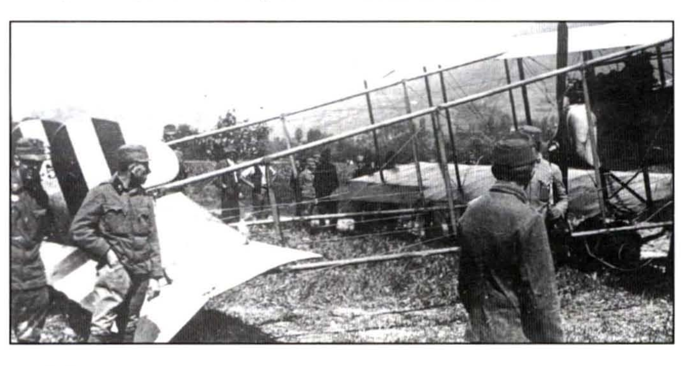
toria. En aquel momento, el hecho de que se le asignara habitualmente un caza monoplaza Hansa-Brandenburg D I como su aparato implicaba el reconocimiento de la destreza y la agresividad de Kiss. Kiss derribó un caza Nieuport cerca de Asiago el 10 de junio de 1917 pilotando el 28.37. Sólo cuatro días después, Kiss acumuló su quinta victoria aérea cuando, con el 28.37, obligó a un avión de reconocimiento biplaza SAML de la 113ª *Squadriglia* a descender cerca de Roana. El 13 de julio y pilotando el mismo avión, Kiss obligó a descender a un biplaza Savoia-Pomilio. El 11 de septiembre del mismo año, Kiss logró su última victoria mientras prestaba sus servicios en la *Flik* 24, en este caso un biplaza SAML que derribó cerca de Asiago.



Kiss derribó este SP.2 en el lado austrohúngaro de las líneas en julio de 1917 mientras pilotaba el Hansa-Brandenburg D I (28.37), que resultó tan levemente dañado que posteriormente entró en el servicio austrohúngaro como el 00.47.

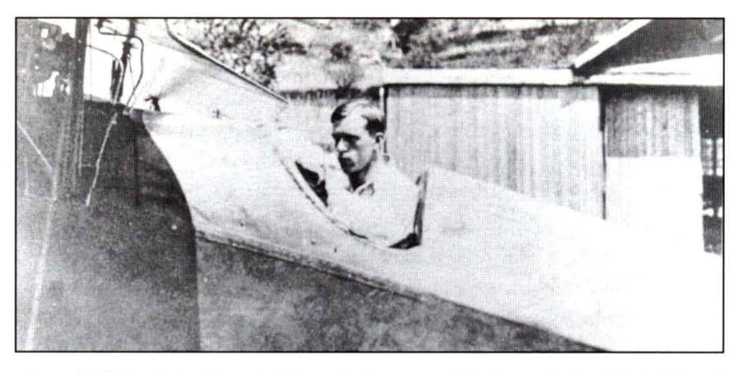
En noviembre de 1917, Kiss fue destinado al escuadrón de caza *Flik* 55J, que también tenía su base en Pergine. El jefe de la *Flik* 55J era el Hauptmann Josef von Maier, que seleccionó a Kiss como el tercer miembro de una escuadrilla con el propio Von Maier y con Julius Arigi. Kiss se integró rápida y totalmente en su nueva escuadrilla de elite y logró añadir 12 victorias más a su total entre mediados de noviembre de 1917 y hasta poco después de enero de 1918. Kiss consiguió ocho de estas victorias en compañía de Von Maier y/o Arigi, y entre estos derribos hubo un bombardero Caproni, al que obligó a descender, y otro Caproni derribado envuelto en llamas (octava y novena victorias) el 15 de noviembre pilotando el Albatros D III (153.17), fabricado por Oeffag, un biplaza SAML el 17 de noviembre pilotando el Albatros D III (153.47), fabricado por Oeffag, una pareja de aviones italianos sobre Monte Summano el 18 de noviembre pilotando el 153.47, otra pareja de aviones italianos cerca de Asiago el 7 de diciembre con un Albatros D III, y un SAML biplaza el 16 de noviembre, una vez más pilotando un Albatros. Entre otros derribos logrados por Kiss se encontraban un bi-

Kiss derribó este SP.2 sobre el lado austrohúngaro de las líneas del frente del Isonzo.





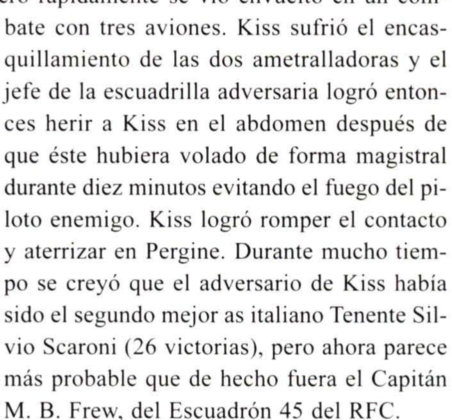
Entre estos tres pilotos austrohúngaros, a los que se puede ver delante del Albatros D III (serie 153), fabricado por Oeffag, con una pareja de oficiales británicos con cinturón Sam Browne, después de que éstos tuvieran que descender por detrás de las líneas austrohúngaras, se encuentran el Oberleutnant Georg Kenzian con nueve victorias (entre los oficiales británicos), y Josef Kiss justo a la derecha del oficial británico de la derecha.



En el rostro de Kiss se puede ver la prueba del efecto debilitador que su herida en el estómago ejercía sobre él, mientras está sentado en la cabina del caza Phönix D IIa (422.10) de la *Flik* 55J.

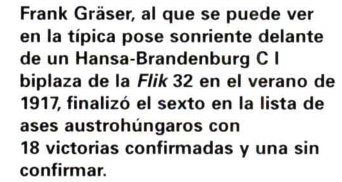
plaza R.E.8 de la Royal Aircraft Factory del Escuadrón 42 del Real Cuerpo de Vuelo (Royal Flying Corps), al que obligó a aterrizar en el campo de aviación de Pergine, una victoria que compartió con el Oberleutnant Georg Kenzian y el Zugsführer Alexander Kasza. El 26 de enero de 1918, con el Albatros D III (153.47), fabricado por Oeffag, Kiss logró su 19ª y última victoria, un biplaza SAML de la 115ª *Squadriglia* que se estrelló por detrás de las líneas italianas. Ésta convirtió a Kiss en el as húngaro con más victorias de la LFT.

Cuando el 27 de enero de 1918 los austrohúngaros localizaron a un único caza enemigo sobre el campo de aviación de Pergine, Kiss despegó para interceptarlo pero rápidamente se vio envuelto en un combate con tres aviones. Kiss sufrió el encasquillamiento de las dos ametralladoras y el jefe de la escuadrilla adversaria logró entonces herir a Kiss en el abdomen después de que éste hubiera volado de forma magistral durante diez minutos evitando el fuego del piloto enemigo. Kiss logró romper el contacto y aterrizar en Pergine. Durante mucho tiempo se creyó que el adversario de Kiss había sido el segundo mejor as italiano Tenente Silvio Scaroni (26 victorias), pero ahora parece más probable que de hecho fuera el Capitán M. B. Frew, del Escuadrón 45 del RFC.

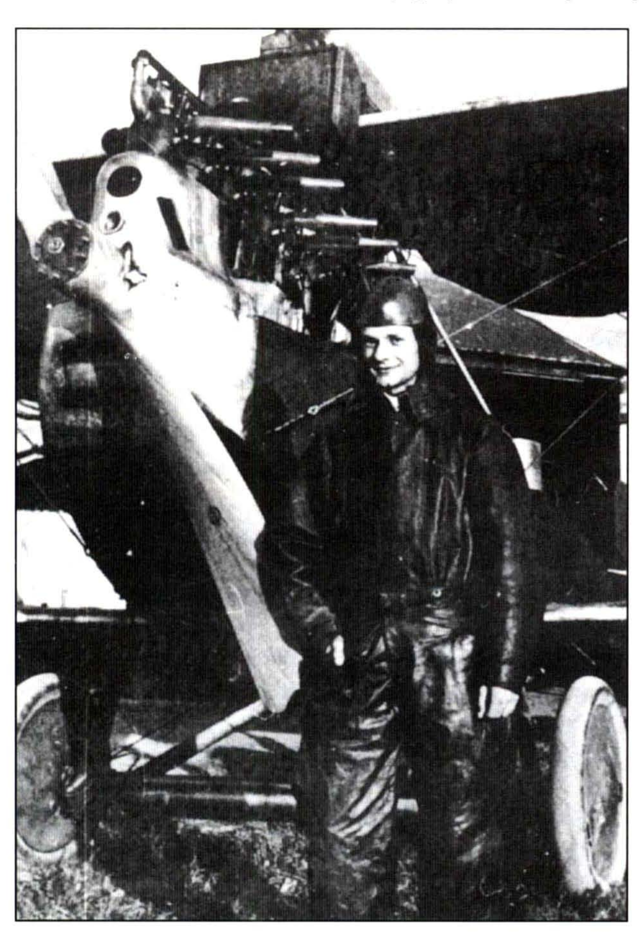


Después de una recuperación que fue de forma patente demasiado corta, Kiss volvió al servicio. El 24 de mayo de 1918, todavía muy débil, Kiss despegó con un Phönix D IIa (422.10) con otros dos pilotos y a continuación participó en un enorme combate aéreo. Muy por debajo de su mejor condición, Kiss murió al ser derribado por un caza británico, probablemente el pilotado por el Alférez G. A. Birks, del Escuadrón 66, de lo que por entonces ya era la Royal Air Force.

Con 18 victorias confirmadas y una sin confirmar, Franz Gräser se sitúa el sexto dentro de la lista de ases austrohúngaros, pero nunca completó ningún curso formal de instrucción de piloto y, por lo tanto, nunca recibió



Frank Gräser, al que se puede ver en la típica pose sonriente delante de un Hansa-Brandenburg C I biplaza de la *Flik* 32 en el verano de 1917, finalizó el sexto en la lista de ases austrohúngaros con 18 victorias confirmadas y una sin confirmar.

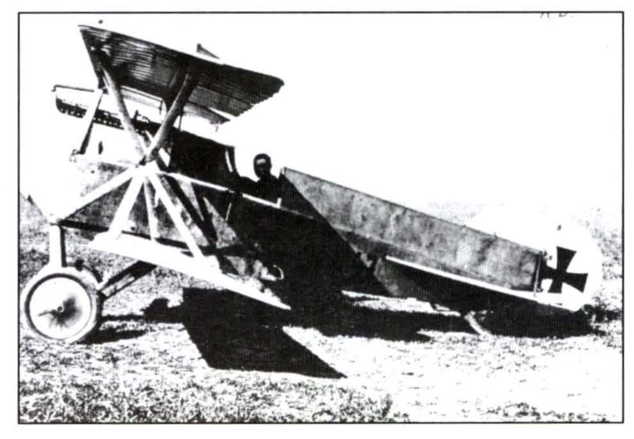


su certificado de piloto. Gräser nació el 18 de octubre de 1892 en Nyir-Mada, en Hungría, y en el momento del estallido de la I Guerra Mundial era alumno de la universidad técnica de Budapest. En octubre de 1914, Gräser pasó a formar parte del *Infanterieregiment* Nº 72 y, después de finalizar la instrucción, pasó a la academia de oficiales de la reserva en Esztergom hasta mediados de julio de 1915. A continuación, Gräser fue destinado al frente oriental, donde mandó un destacamento de ametralladoras entre agosto de 1915 y julio de 1916, con la excepción de cinco semanas en el hospital como resultado de varias heridas.

A finales del verano de 1916, Gräser se ofreció voluntario para la LFT y fue destinado a la academia de Wiener-Neustadt, en la cual se instruía a los oficiales como observadores. El 1 de agosto de aquel año, salió publicado en el boletín oficial como Leutnant in der Reserve y, a finales de octubre, fue destinado a la *Flik* 2, mandada por el Rittmeister Eugen Graf Somssich de Saard, en el frente del Isonzo, al noreste de Italia. La capacidad de Gräser pronto comenzó a evidenciarse en el campo de la fotografía y el tiro aéreos. Fue el 10 de febrero de 1917 cuando Gräser consiguió su primera victoria. En aquella fecha era el observador de un Hansa-Brandenburg C I biplaza pilotado por un suboficial; el avión austrohúngaro se enfrentó a un Farman biplaza de la aviación italiana y le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en las proximidades de Jeza, al oeste de Tolmein. Sin embargo, el avión austrohúngaro resultó tan gravemente dañado, que también tuvo que realizar un aterrizaje forzoso.

En mayo de 1917, Gräser fue destinado a otra unidad en el frente del Isonzo, la *Flik* 32, mandada por el Hauptmann Richard Hubner. Fue con esta unidad con la que Gräser logró su segunda victoria cuando el 20 de mayo y con un Hansa-Brandenburg C I él y el Feldwebel Franz Wognar, su piloto, obligaron a descender a un SPAD italiano sobre Monte Sabotino. Gräser comenzó entonces a aprender a volar, casi siempre bajo la tutela de otro de los pilotos de la *Flik* 32, el *Feldwebel* (sargento especialista) Franz Fraueneder. Desde septiembre de 1917, Gräser comenzó a realizar misiones de reconocimiento como piloto más que como observador.

A comienzos de octubre, Gräser fue destinado a la *Flik* 42J con base en Prosecco, justo al norte de Trieste, bajo el mando del Hauptmann Ladislaus Hary. El principal equipamiento de esta unidad eran los cazas Albatros D III, el modelo que Gräser pilotó durante el resto de su carrera. Gräser abrió su registro en nombre de la *Flik* 42J con cuatro victorias en los tres primeros días de la Batalla de Caporetto. A una victoria el 25 de octubre le siguió un *doble* al día siguiente cuando Gräser alcanzó e hizo estallar un globo de observación italiano antes de interceptar, posteriormente aquel mismo día, un caza italiano cerca del lago Doberdo, que intentó atacar a los aviones que él escoltaba hasta la base aeronaval de Trieste y de regreso. Este Nieuport fue la quinta victoria de Gräser.



El Hauptmann Karl Nikitsch (un as menor que acumuló un total de seis victorias) pilotó este caza Hansa-Brandenburg D I (28.47) fabricado por Phönix, el primero con el plano de deriva de aspecto bajo instalado para mejorar la estabilidad direccional.

El 23 de noviembre, Gräser derribó envuelto en llamas un avión italiano cerca de Agenzia, en las proximidades de la desembocadura del río Piave. Ésta fue la primera victoria de Gräser con el Albatros D III (153.44), fabricado por Oeffag, que se convertiría en su aparato más conocido con un búho pintado en los dos laterales del fuselaje. Seis días después, Gräser reclamó su décima víctima cuando obligó a descender a un SAML biplaza el 29 de noviembre.



Este Aviatik D I (38.63), entregado a mediados de 1918, se estrelló como resultado de un fallo en las alas el 15 de julio de 1918, provocando heridas a su piloto, el Korporal Mazarlek, de la *Flik* 74.

En enero del año siguiente, Gräser fue destinado a la *Flik* 61J, un nuevo escuadrón de caza situado en Motta di Livensa bajo el mando del Oberleutnant in der Reserve Ernst Strohschneider, ya él mismo un doble as. Gräser y Strohschneider trabajaron juntos para reclamar la primera victoria de la *Flik* 61J, un hidroavión al que obligaron a descender en el lago de Palude Maggiore el 26 de enero. El 24 de febrero, Gräser fue uno de los varios pilotos de la *Flik* 61J que participaron en el derribo de un hidroavión Macchi M-5. El 8 de marzo Gräser, pilotando el Albatros D III (153.106), derribó un globo de observación por encima de una plataforma anclada en el canal de Cenesa. El 12 de marzo, esta vez con el Albatros D III (153.106), Gräser derribó envuelto en llamas un Ansaldo SVA-5, pero la confirmación no fue posible. El 16 de marzo, con el Albatros D III (153.106), colaboró con Strohschneider en el derribo de un SVA-5 cerca de Casonetti. El 23 de marzo, con el Albatros D III (153.111), Gräser aumentó su total a 18 al derribar envuelto en llamas un SAML-2 biplaza cerca de Noventa di Piave. Sería la última victoria de Gräser.

El 17 de mayo, como respuesta a la solicitud de la *Flik* 12P de que un caza escoltara a uno de sus aviones de reconocimiento, Gräser despegó con el Albatros D III (153.221). Los dos aviones austrohúngaros fueron interceptados sobre Treviso por los cazas italianos y el Sergente Antonio Chiri con un Hanriot HD.1 (apoyado por otros dos pilotos con cazas similares) derribó a Gräser envuelto en llamas.

Eugen Bönsch, al que se le reconocieron 16 victorias confirmadas y una sin confirmar en el aire, se encuentra situado el séptimo en la lista de ases austrohúngaros. Bönsch nació el 1 de mayo de 1897 de padres de origen alemán en Gross-Aupa, un pueblo en la región de los Sudetes del norte de Bohemia. Después de finalizar un curso sobre mecánica y fabricación de aviones en una escuela de formación profesional, Bönsch se ofreció voluntario para el ejército austrohúngaro en 1915 y, después de completar la instrucción básica, recibió permiso para trasladarse a la LFT. Inicialmente, Bönsch fue destinado a la *Fliegerersatzkompanie* 6 como mecánico, pero en 1917 fue aceptado para la instrucción de vuelo, que finalizó en la *Flik* 8 el 22 de junio. Bönsch ascendió a cabo seis días después, y en agosto fue destinado a una nueva unidad de caza, la *Flik* 51J situada en Haidenschaft, en el frente del Isonzo, en la zona nororiental de Italia, bajo el mando del Rittmeister Wedige von Froreich y, posteriormente, por el Oberleutnant Benno Fia-

la. Destinada a convertirse en una de las principales unidades de caza de la LFT, la *Flik* 51J estaba equipada con los Albatros D III fabricados por Oeffag, inicialmente con las series 53.2 y 153 y posteriormente con la serie 253 con un motor más potente.

Bönsch obtuvo su primera victoria el 1 de septiembre de 1917 cuando derribó un caza Nieuport con el 53.57 sobre Monte San Gabriele. El siguiente derribo llegó en la tarde del 28 de septiembre cuando Bönsch, con el 153.35, evitó las atenciones de dos cazas defensores y el fuego de protección de los cañones con base en tierra y derribó un globo de observación al norte de Plava. Al día siguiente, Bönsch derribó un caza Nieuport al sur de la misma ciudad.

No fue hasta 1918 cuando Bönsch consiguió más victorias. El 21 de febrero, con el 153.35, derribó envuelto en llamas un Sopwith Camel del RFC en la zona al sur de Papadopoli (una isla en medio del río Piave). Ésta fue la quinta victoria de Bönsch. El 10 de marzo, Bönsch mandaba una escuadrilla de tres cazas de la *Flik* 51J para interceptar una fuerza de bombarderos Caproni escoltada por siete cazas HD.1 que participaban en una incursión contra los campos de aviación de San Martino y Portobuffole; los tres pilotos austrohúngaros volaron con tal determinación y agresividad, que los bombarderos lanzaron sus cargas de bombas al mar y se dieron la vuelta hacia casa. Al día siguiente, en la versión contraria de los acontecimientos del día anterior, Bönsch formaba parte de la escolta de los bombarderos austrohúngaros que atacaron el campo de aviación de Marcon; Bönsch descendió en picado tan bajo que desmoralizó de una forma tan efectiva a las defensas de cañones italianos con sus ataques de castigo que los bombarderos lograron realizar su trabajo con interferencias mínimas. Posteriormente, aquel mismo día, Bönsch escoltó a un avión de reconocimiento y repelió varios ataques de tres cazas Camel.

El 12 de marzo, Bönsch y otros pilotos de la *Flik* 51J emprendieron un ataque al amanecer a baja altura contra el campo de aviación de Marcon con bombas y fuego de ametralladora. La *Flik* 51J repitió este tipo de operación contra el campo de aviación de Treviso el 16 de marzo y contra el puerto de Portegrandi el 18 de marzo.

Bönsch regresó a la "caza de globos" el 3 de abril cuando, con el 153.140, derribó envuelto en llamas uno de estos blancos al suroeste de San Biaggio. La guerra terrestre era notablemente intensa en aquel momento a lo largo de la sección del Piave en el frente, y durante la primera parte de abril Bönsch realizó muchas misiones de ataque terrestre; el blanco más importante fueron las baterías de artillería. Sin embargo, el 17 de abril Bönsch demostró que no había perdido el pulso del combate aéreo al enfrentarse y derribar, después de un enfrentamiento relativamente prolongado, un avión de reconocimiento SAML cerca de Monte Grappa. El 3 de mayo, Bönsch derribó otro globo de observación, en este caso al noroeste de Monastier di Treviso, pero esta

El modelo que más le gustaba a Eugen Bönsch para sus misiones de "caza de globos" era el Albatros D III, al que se puede ver aquí en la forma del 53.21, un aparato fabricado por Oeffag y terminado poco antes que el 53.57 favorito de Bönsch.



victoria no se confirmó. El 16 de junio, Bönsch anotó un globo de observación confirmado cerca de Breda di Piave mientras pilotaba el 153.140.

La Batalla del Piave exigió un intenso trabajo de ataque terrestre por parte de la LFT, y el 20 de junio fue un día notablemente intenso para Bönsch, que realizó varios ataques de castigo y de bombardeo de baja cota, así como el derribo de un avión de reconocimiento monoplaza sobre el Montello como su décima victoria confirmada. El 8 de agosto, pilotando el 253.37, Bönsch atacó e incendió un globo de observación italiano.

En la culminante Batalla de Vittorio Veneto desde el 24 de octubre, la fuerza aérea austrohúngara había alcanzado un nivel abismalmente bajo (un informe hablaba de sólo 29 aviones en servicio disponibles para el ejército del Isonzo), pero Bönsch fue uno de los pilotos que hizo sentir su presencia con estos aviones. El 27 de octubre se deshizo de un Camel y de un R.E.8, al día siguiente de un HD.1, y al día siguiente de otro HD.1 como su 16ª y última victoria confirmada. Bönsch resultó a su vez derribado durante este periodo y escapó de su avión incendiado con el paracaídas y, tras evitar la captura, regresó con sus compañeros.

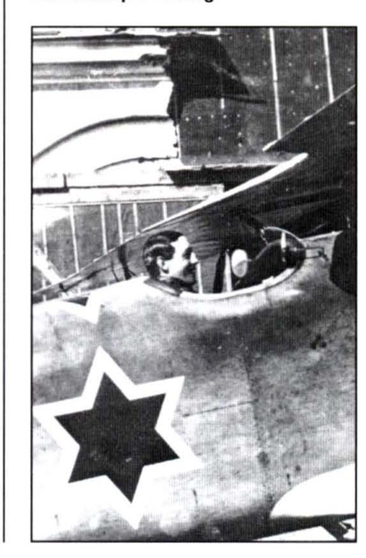
Después de la guerra Bönsch se convirtió en hotelero, pero en la II Guerra Mundial fue llamado al servicio alemán con la graduación de Hauptmann para mandar el campo de aviación de Oschatz en Sajonia. Después de la II Guerra Mundial Bönsch regresó a la vida privada y murió el 24 de julio de 1951.

Stefan Fejes, en el puesto octavo de la lista de ases austrohúngaros, fue un piloto que se sintió tan a gusto en los biplazas como en los monoplazas tal y como lo indica su total de seis victorias con los primeros y 14 con los segundos. Fejes nació el 30 de agosto de 1891 en la ciudad de Raab, en Hungría. Fue recluta durante 1912 en el 14º Regimiento de Infantería húngaro y en el momento del estallido de la I Guerra Mundial, en agosto de 1914, todavía llevaba puesto el uniforme. Después de resultar gravemente herido en septiembre de 1914, Fejes pasó en el hospital casi seis meses y en marzo de 1915 fue destinado al servicio de vehículos a motor del ejército. A continuación, en mayo de 1916, Fejes fue autorizado para instruirse como piloto, formación que finalizó a comienzos de 1917 antes de ser destinado como Zugsführer, en febrero de aquel año, a la *Flik* 19. Esta unidad tenía su base en Haidenschaft en el frente del Isonzo, en la parte nororiental de Italia, bajo el excelente mando del Hauptmann Adolf Heyrowsky. La *Flik* 19 utilizaba una amplia gama de modelos de aviones, incluidos diversos modelos de biplazas, y entre ellos los Hansa-Brandenburg en varias de sus series.

Fejes logró su primera victoria ya en su tercer vuelo operativo, que tuvo lugar el 17 de abril de 1917. Fejes, que pilotaba un Hansa-Brandenburg C I con el Oberleutnant Oskar Zeisberger como observador, superó en las maniobras a un caza Nieuport que cayó en espiral fuera de control hasta el suelo en las afueras de Görz. El 14 de mayo, derribó otro Nieuport cerca de Merna y seis días después derribó un SPAD cerca de Britof, al sur de Görz.

El 19 de junio el Hansa-Brandenburg pilotado por Fejes y el Leutnant in der Reserve Josef Purer volaba por la región de Sober (en la ac-

Un piloto, que probablemente es Stefan Fejes, retratado en la cabina de un caza Albatros D III (53.24) fabricado por Oeffag.





El Oberleutnant Alexander von Tahy, captado por la cámara en 1917 cuando pertenecía al personal de la *Flik* 19, reclamó ocho victorias confirmadas antes de su muerte el 8 de marzo de 1918. La medalla es la Medalla al Valor de plata, 1ª Clase, de oficial.

tualidad Vertojba) cuando atrajo la atención de una escuadrilla de cazas Nieuport, que se lanzó al ataque. Fejes estaba decidido a entablar combate ya que su avión disponía de dos ametralladoras fijas de tiro delantero en el así llamado contenedor del "ataúd de bebé" por encima del ala superior y una ametralladora móvil en la cabina trasera, por lo que viró hacia los atacantes. Los austrohúngaros derribaron a dos de los cazas Nieuport (sólo uno de ellos fue confirmado), pero su propio aparato resultó tan gravemente dañado que Fejes tuvo que realizar un aterrizaje forzoso cerca de Schonpass.

La fecha del 26 de julio fue notable para la *Flik* 19 ya que en aquella fecha tanto Fejes como su observador de aquel día, Leutnant Alexander Tahy, se convirtieron en ases. En el transcurso de los ocho meses que pasó en la *Flik* 19, Fejes consiguió seis victorias, pero al lograrlas con los biplazas se convertían en complementarias de las funciones principales de este intrépido piloto, que eran las rutinarias funciones de todos los biplazas de aquella época, sobre todo los bombardeos, el reconocimiento y la observación de la artillería.

En octubre de 1917, Fejes fue destinado a una unidad de elite, la *Flik* 51J, que se había convertido en el tercer escuadrón específico de caza cuando al entrar en el servicio de la LFT se estableció en Haidenschaft en julio de 1917, bajo el mando del Rittmeister Wedige von Froreich. Después de la Batalla de Caporetto, la *Flik* 51J fue reposicionada en el campo de aviación de Ghirano, a unos 50 km al nornoreste de Venecia. La *Flik* 51J permaneció en Ghirano hasta casi finales de la I Guerra Mundial y, además de incluir en su dotación a un gran número de pilotos competentes, estaba notablemente bien equipada con cazas monoplaza Albatros D III fabricados por Oeffag.

El 3 de diciembre de 1917, Fejes logró su primer éxito con la *Flik* 51J al derribar envuelto en llamas un globo sobre Visnadello. A continuación, hubo un intervalo antes de que Fejes reanudara sus anotaciones el 18 de marzo de 1918. Aquel día, derribó un Camel pilotando el 153.132 cerca de Piavon, al oeste de Salgareda. El 22 de marzo, Fejes logró su décima victoria cuando derribó un R.E.8 cerca de Susegana-Salleto. El 30 de marzo, Fejes participó en un combate aéreo con un adversario verdaderamente formidable, el piloto de un Camel que le abrió 46 agujeros en su D III (incluido un proyectil que hirió en el talón al piloto austrohúngaro) antes de sucumbir ante el fuego de Fejes.

El 3 de mayo, y pilotando el 153.140, Fejes derribó un biplaza francés cerca de Arcade y a continuación, aquel mismo día y pilotando el 153.155, derribó un globo de observación italiano al noroeste de Monastier di Treviso. Sin embargo, no se le confirmó ninguna de estas victorias y Fejes alcanzó un total de 15 victorias el 15 de junio de 1918 cuando comenzó la Batalla del Piave al derribar un caza SPAD italiano. La última victoria confirmada de Fejes llegó el 1 de septiembre cuando, con el 253.54, derribó un Camel cerca de Arcade como su 16ª victoria. Otra victoria que logró sobre Candelu once días después quedó sin confirmar. De esta forma, el total final de Fejes fue de 16 victorias confirmadas y cuatro sin confirmar.

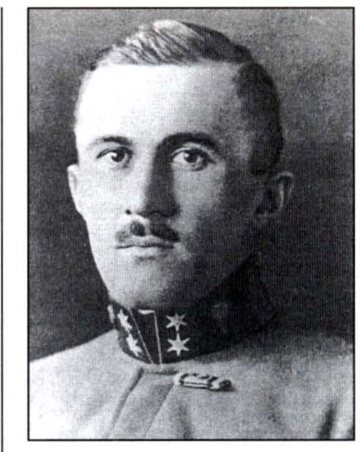
Al final de la I Guerra Mundial y tras la disolución del imperio austrohúngaro, Fejes regresó a Hungría. En 1919 las fuerzas serbias, rumanas y checoslovacas invadieron Hungría. Fejes se alistó en la Aviación

Roja, que ayudaba a defender Hungría y pasó a formar parte de la dotación del 8º Escuadrón, la única unidad de caza de esta formación. Fejes tuvo que descender en mayo de 1919 como resultado de los daños en la hélice de su caza Fokker D VII y permaneció como prisionero de los checoslovacos hasta el término de los combates a finales de 1919.

A partir de entonces, Fejes se convirtió en instructor de la fuerza aérea húngara clandestina (creada como desafío a los términos del Tratado de Trianón que había finalizado con la guerra de Hungría contra los Aliados) de 1928, fue piloto de línea aérea entre 1930 y 1940 y en la II Guerra Mundial fue piloto de aviones de transporte de la fuerza aérea húngara. A partir de entonces, Fejes desaparece de la historia.

Ernst Strohschneider, situado el noveno de la lista de ases austrohúngaros, nació el 6 de septiembre de 1886 en Aussig an der Elbe, de padres ricos de origen alemán. Los primeros detalles de la carrera de Strohschneider no se conocen, aunque se cree que estuvo en la infantería antes de comenzar la I Guerra Mundial y que ascendió a Leutnant in der Reserve en enero de 1913. En el momento del estallido de la I Guerra Mundial en 1914, Strohschneider se encontraba dentro de la fuerza del *Infanterieregiment* Nº 28, que estaba desplegado en el frente serbio, pero después de recuperarse de una herida en la pierna fue destinado al *Infanterieregiment* Nº 42, en el sector de los Cárpatos (al sur) del frente oriental. Hospitalizado nuevamente a causa de otra herida en la pierna en febrero de 1915, Strohschneider regresó posteriormente al mismo regimiento como el jefe de un destacamento de ametralladoras. En septiembre de 1915 Strohschneider resultó nuevamente herido, y en esta ocasión fue también capturado por los rusos, pero escapó y consiguió regresar a las líneas austrohúngaras. Cuando se hubo recuperado de su tercera herida, Strohschneider fue declarado no apto para el servicio en el frente, pero entonces se ofreció voluntario para el servicio en la LFT. Strohschneider pasó la instrucción como observador en Wiener-Neustadt y, tras la finalización del curso en marzo de 1916, fue destinado a la nueva *Flik* 23, situada en el frente del Tirol en Italia bajo el mando del temible Hauptmann Heinrich Kostrba. Strohschneider pronto comenzó a hacerse un nombre con vuelos de reconocimiento y ataques de bombardeo en profundidad contra blancos como Treviso y Vicenza, que estaban bien protegidos por cañones antiaéreos. El 15 de junio de 1916, Strohschneider también consiguió su primera victoria aérea, un hidroavión italiano derribado en el valle de Sarca, con un Lloyd C III pilotado por el Oberleutnant Franz Schorn. Sin embargo, esta victoria no se confirmó.

Cuando la campaña en el frente del Tirol bajó de intensidad, Strohschneider fue destinado a la *Flik* 28 en el mucho más activo frente del Isonzo. Sin embargo, después de apenas un breve periodo con la *Flik* 28, Strohschneider fue aceptado para la instrucción de vuelo. Cuando aprobó, Strohschneider pasó a formar parte de la *Fluggeschwader* 1 (posteriormen-



El Oberleutnant in der Reserve Josef Stroschneider reclamó en última instancia 15 victorias confirmadas y una sin confirmar; aquí fue retratado por la cámara en el momento en que tenía 12 victorias. Los lazos pertenecen a la Cruz al Mérito Militar, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra.



Este Hansa-Brandenburg C I (129.35), fabricado por Phönix, iba impulsado por un motor en línea Hiero de 149 kW (200 CV) y llevaba un camuflaje no reglamentario. Este avión fue entregado a la *Flep* 1 en abril de 1917 antes de ser traspasado a la *FIG* 1 (posteriormente *Flik* 101G) y a continuación, en 1918, a la *Flik* 21D y, por último, a la *Flik* 23D.



El Zugsführer Ferdinand Udvardy reclamó ocho victorias confirmadas en el aire y aquí se le puede ver con la graduación de Korporal en 1916.

te *Flik* 101G) posicionada en Divacco, en la parte nororiental de Italia, como *Chefpilot* (segundo jefe) bajo el mando del Hauptmann Karl Sabeditsch. Strohschneider pilotó por lo general los Hansa-Brandenburg D I en funciones de escolta para los bombarderos de la unidad, pero él no era el tipo de piloto que mejor utilizaba este caza e incluso sufrió una colisión con este modelo. Incluso así, Strohschneider logró sus dos primeras victorias confirmadas durante el transcurso de junio de 1917.

Dos meses después, Strohschneider se convirtió en el Chefpilot de la *Flik* 42J, situada en el campo de aviación de Prosecco, en el frente del Isonzo, bajo del mando del Hauptmann Ladislaus Hary. Strohschneider abrió su registro en la *Flik* 42J con un buen estilo con un *doble* el 23 de septiembre en compañía del Zugsführer Ferdinand Udvardy. Strohschneider derribó un avión de reconocimiento biplaza Savoia-Pomilio y un caza monoplaza SPAD; los dos se estrellaron cerca de Kostanjevica. El 26 de septiembre, Strohschneider reclamó su quinta victoria en forma de un caza SPAD. El 25 de octubre, Strohschneider y otra de las "estrellas" de la *Flik* 42J, Franz Gräser, consiguieron el primero de varios derribos que reclamaron juntos pilotando los cazas monoplaza Albatros D III fabricados por Oeffag; los dos pilotos austrohúngaros derribaron un hidroavión italiano envuelto en llamas cerca de Grado y, el 15 de noviembre, Strohschneider consiguió su décima victoria, nuevamente en compañía de Gräser, cuando derribó un caza cerca de Monastier di Treviso.

El 28 de diciembre, Strohschneider se convirtió en el primer oficial de la reserva que asumió el mando de un escuadrón de la LFT cuando fue nombrado para mandar la *Flik* 61J, recién creada como una unidad puramente de caza en Motta di Livenza, en el frente del Piave a unos 40 km al noreste de Venecia. Este campo de aviación también era la residencia de otro escuadrón de caza, la *Flik* 63J, y cuando el jefe nombrado de esta unidad, Hauptmann Karl Nikitsch, resultó herido en un accidente, le pidieron a Strohschneider que mandara los dos escuadrones como jefe táctico. A Strohschneider se le unió en la *Flik* 61J su amigo Gräser y estos dos hombres reanudaron lo que habían dejado cuando se marcharon de la *Flik* 42J en la forma de una victoria compartida el 26 de enero de 1918 sobre un hidroavión, que cayó cerca de la Lagune Palude Maggiore. Strohschneider consiguió su 15ª y última victoria el 16 de marzo cuando, con el Albatros D III (153.119) fabricado por Oeffag y acompañado por Gräser, derribó un SVA-5 que se estrelló cerca de Casonetti, al oeste de Cavazuccherina.

Durante la noche del 20 al 21 de marzo, Strohschneider mandó una escuadrilla de cinco aviones en un ataque de bombardeo nocturno contra las posiciones italianas cerca de Zenson, pero murió al estrellarse al aterrizar con el Phönix D I (228.36).

El diseño de Ernest Heinkel se puede apreciar claramente en la prolongada parte trasera del fuselaje, en el plano de cola elevado y en el timón de este Hansa-Brandenburg C I biplaza fabricado por Phönix de la *Flik* 12. Esta fotografía se tomó en junio de 1918.



Adolf Heyrowsky se situó, con 12 victorias confirmadas, el décimo en la lista de ases austrohúngaros; pero además de ser uno de los mandos tácticos aéreos más importantes que salieron del imperio austrohúngaro, Heyrowsky combatió durante toda la I Guerra Mundial y fue aviador del fren-

te durante casi tres años sin ninguna interrupción significativa en una carrera que abarcó un gran número de modelos de aviones y una considerable diversidad de funciones. Su total de victorias fue encomiable por sí mismo, pero resulta aún más destacado por el hecho de que Heyrowski acumuló 11 de sus 12 victorias mientras pilotó los aviones biplaza (Heyrowsky fue el mejor as de los biplazas de Austria-Hungría), y además el total era secundario a las funciones que eran la responsabilidad principal de Heyrowsky. Sin embargo, no logró este éxito sin contrapartidas ya que Heyrowsky fue derribado en tres ocasiones y resultó herido al menos dos veces.

Heyrowsky, hijo de un guardabosque, nació el 18 de febrero de 1882 en la ciudad estiria de Murau. Heyrowsky entró en la Academia Militar de Infantería de Praga en 1902 y comenzó su carrera en el ejército como Offizierstellvertreter de la dotación del *Infanterieregiment* Nº 9, y ascendió a Leutnant y posteriormente a Oberleutnant en mayo de 1904 y mayo de 1910, respectivamente. Fue en 1912 cuando Heyrowsky se ofreció voluntario para la aviación del ejército austrohúngaro, obteniendo la acreditación como piloto en agosto de aquel año. En el momento del estallido de la I Guerra Mundial, Heyrowsky estaba destinado en la *Flik* 2, que operaba sobre el frente serbio, como piloto. La *Flik* 2 tenía que enfrentarse a un enemigo decidido, además de a unas condiciones terribles y unos aviones obsoletos, entre estos últimos seis Löhner Pfeilflieger biplanos que no habían volado desde diciembre de 1913. Heyrowsky comenzó inmediatamente a ganarse una reputación con numerosos vuelos de reconocimiento, a menudo hasta 200 km de profundidad por detrás del frente serbio y en una ocasión al menos, un ataque contra un puente de pontones serbio con bombas cuyas espoletas externas tuvo que activar a mano antes de lanzarlas.

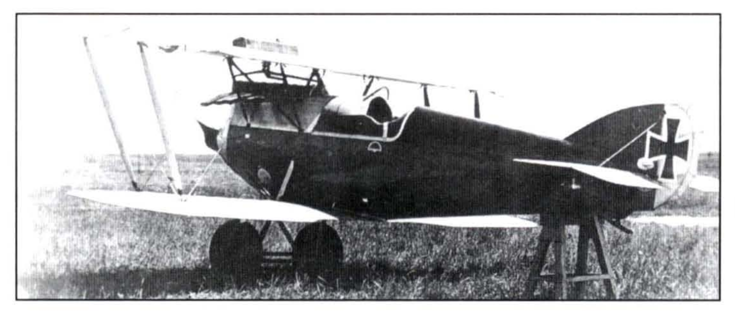
En noviembre de 1914, Heyrowsky se convirtió en el jefe de la nueva *Flik* 9, también situada en el frente serbio. El 22 de febrero del año siguiente, Heyrowsky consiguió su primera victoria aérea cuando atacó y derribó con un biplaza un globo de observación cerca de Belgrado. Diez días después derribó otro globo en la misma zona. Su ascenso en enero de 1915, sin tener en cuenta la antigüedad, a la graduación de Hauptamnn demostró el éxito de Heyrowsky tanto como jefe aéreo táctico como piloto.

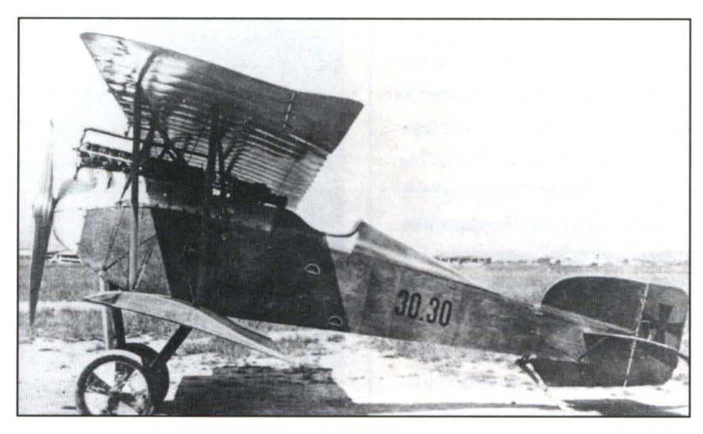
En agosto de 1915, Heyrowsky se convirtió en el jefe de la nueva *Flik* 12, con base por detrás del frente del Isonzo, en la zona nororiental de Italia, y permaneció en esta unidad hasta comienzos de 1916, cuando se convirtió en el jefe de la nueva *Flik* 19 en Haidenschaft, también por detrás del frente del Isonzo. Bajo la excelente dirección de Heyrowsky, la *Flik* 19 surgió como el mejor de todos los escuadrones austrohúngaros de biplazas y el que tuvo en varias ocasiones entre sus filas a varios celebérrimos aviadores, incluidos los ases Benno Fiala, Stefan Fejes, Franz Rudorfer, Alexander von Tahy, Ludwig Hautzmayer y Josef Pürer, así como a otros pilotos y observadores de primera



Además de ser as por su cuenta, Adolf Heyrowsky fue una figura importante en el desarrollo de la capacidad operativa general de la aviación del ejército austrohúngaro. Aquí aparece retratado con, de izquierda a derecha, la Orden de la Cruz de Hierro, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas; la Cruz de la Medalla Militar, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas; la Medalla al Mérito Militar de plata; la Medalla al Mérito Militar de bronce, y la Cruz del Escuadrón Karl.

El Phönix D IV (20.24) fue un caza potencialmente excelente que sólo alcanzó la fase de prototipo. Se presentó en la evaluación de junio de 1918 de los nuevos cazas austrohúngaros en Aspern, con un reflector avanzado en el visor de puntería.





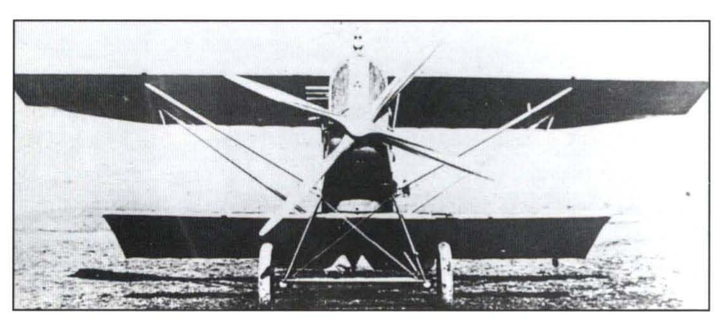
El número de serie 30.30 identifica a este caza monoplaza biplano como el Aviatik D III, un modelo desarrollado con un motor en línea Hiero de 171,5 kW (230 CV) y evaluado en la competición de cazas de Aspern de julio de 1918 como un candidato con el que sustituir modelos obsoletos como el Aviatik D I.

categoría. El equipamiento de la *Flik* 19 consistía en una amplia variedad de biplazas Albatros y Hansa-Brandenburg y, de vez en cuando, de cazas monoplaza. El avión favorito de Heyrowsky era el Hansa-Brandenburg C I (29.64), con el que logró cinco de sus victorias.

Fue el 4 de mayo de 1916 cuando Heyrowsky consiguió su tercera victoria al atacar, con el Oberleutnant in der Reserve Benno Fiala como observador, en el Hansa-Brandenburg C I (61.55) la aeronave italiana M.4 sobre Merna. Heyrowsky y Fiala habían armado una de las ametralladoras de su avión con proyectiles explosivos diseñados para perforar los aparatos más ligeros que el aire y luego prender fuego a la mezcla resultante de hidrógeno inflamable y aire. El aparato italiano ardió envuelto en llamas y se estrelló en el suelo.

En un par de episodios decididamente extraños durante la 5ª y la 6ª Batallas del Isonzo, Heyrowsky se ofreció voluntario, y fue aceptado, para el servicio como oficial de infantería cuando no estuviera volando, por lo que prestó sus servicios como jefe de la 16ª Compañía de Campaña del *Infanterieregiment* Nº 27. Heyrowsky desempeñó un papel notable en la 6ª Batalla del Isonzo ya que las tropas bajo su mando fueron en gran medida responsables de impedir una penetración italiana en San Michele. Heyrowsky también voló durante esta batalla en la que registró muchos vuelos que finalizaron en combate en seis ocasiones. Durante aquel periodo, Heyrowsky consiguió dos victorias más y también fue derribado en dos ocasiones. El 9 de agosto de 1916 le atacaron nueve aviones italianos (un aparato Voisin, cinco Caudron y tres Nieuport) cuando pilotaba el Hansa-Brandenburg C I (61.61), y después de un combate de 45 minutos se vio obligado a descender por detrás de las líneas austrohúngaras debido a los daños en su avión. Durante la noche repararon el avión y al día siguiente Heyrowsky despegó en una salida de bombardeo. Sobre Görz el C I cayó bajo el ataque de tres aviones italianos (un aparato Voisin y dos Nieuport); después de derribar al Voisin cerca de Cormons, Heyrowsky descubrió que su propio aparato estaba tan gravemente dañado que era prácticamente imposible controlarlo, pero consiguió efectuar un aterrizaje forzoso en el campo de aviación austrohúngaro de Aisovizza. Sólo cinco días después Heyrowsky se convirtió en as a los mandos de un caza monoplaza Fokker A III (03.42) al derribar un Voisin.

El Aviatik D II era en esencia el D I con la célula de las alas revisada, que incluía el ala inferior voladiza, pero del que se fabricaron sólo unas pocas unidades para la evaluación. A continuación, se decidió que las instalaciones de fabricación del D II se utilizarían en su lugar para la producción bajo licencia del Fokker D VII.



La carrera de Heyrowsky se aproximaba a otro punto culminante en la 10ª Batalla del Isonzo, en la que él participó en siete combates aéreos y logró otras dos victorias. El 15 de mayo de 1917, con el Oberleutnant Ladislaus Mauser como observador de su Hansa-Brandenburg C I (29.64), Heyrowsky consiguió derribar un caza



Aunque de poca calidad, esta fotografía del personal de la *Flik* 51J en Ghirano en el verano de 1918 incluye a cuatro de los ases más importantes de Austria-Hungría; en el sillón de mimbre se encuentra Benno Fiala, el oficial al mando de la unidad, con el Oberleutnant Franz Rudorfer (11 victorias confirmadas y dos sin confirmar) sentado a su derecha. Por detrás del codo izquierdo de Fiala se encuentra Stefan Fejes, con Eugen Bönsch de pie inmediatamente a la derecha de él.

Franz Rudorfer posa delante de su caza favorito, el Albatros D III (153.141), fabricado por Oeffag, de la *Flik* 51J en Ghirano en el verano de 1918.



monoplaza SPAD cerca de Merna, y el 3 de junio con el mismo avión y el mismo observador obligó a descender a un caza Nieuport que se estrelló cerca de Sober como su décima victoria confirmada.

Las dos últimas victorias de Heyrowsky fueron un doble el 26 de junio de 1917, cuando derribó un Nieuport y un Caudron sobre Sober con su C I favorito. En octubre de 1917, después de haber sido derribado de nuevo y tras evitar la captura, Heyrowsky fue alejado de las funciones de vuelo para convertirse en *Stabsoffizier der Luftstreikräfte* (oficial de EM mayor de aviación) del 2º Ejército y posteriormente, en marzo de 1918, en oficial de enlace de la LFT con el *Generalleutnant* (general de división) Ernst Wilhelm von Hoeppner, el general al mando de la aviación del ejército alemán. Mientras prestó sus servicios con los alemanes, Heyrowsky se las arregló para volar en varias misiones de bombardeo, una de ellas contra el puerto de Dover en el sureste de Inglaterra y también en varias misiones de reconocimiento.

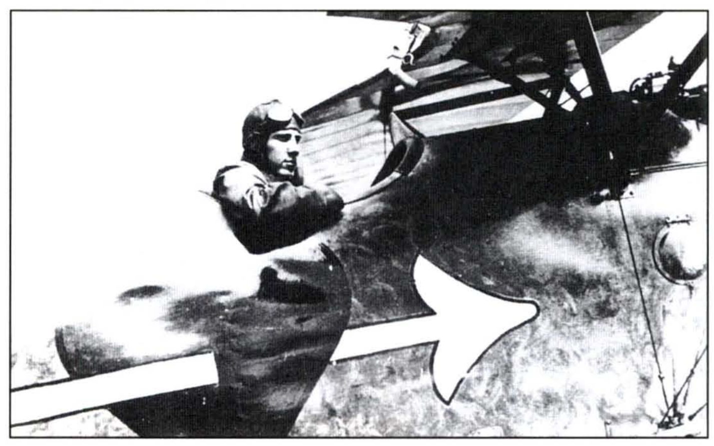
Heyrowsky fue *Oberst* (coronel) de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial y murió en 1945 justo antes de su ascenso a *Generalmajor* (general de brigada).

Franz Rudorfer, situado el 12º en la lista de ases austrohúngaros con 11 victorias confirmadas y dos sin confirmar, nació el 29 de julio de 1897 en Viena y tras el estallido de la I Guerra Mundial se ofreció voluntario para el servicio en el ejército. Tras finalizar la instrucción básica en la Academia de Oficiales de la Reserva, fue destinado al *Infanterieregiment* Nº 59 y ascendió a Leutnant in der Reserve en agosto de 1916. En mayo de 1917, Rudorfer solicitó el traslado a la LFT y pasó la instrucción como observador en Wiener-Neustadt antes de ser asignado a la *Flik* 19 bajo el mando del Hauptmann Adolf Heyrowsky en el frente del Isonzo, en la zona nororiental de Italia.

Rudorfer pronto se ganó una reputación como un observador de primera clase que realizaba un trabajo excelente en los aspectos de la observación de la artillería y el reconocimiento dentro de sus funciones. A Rudorfer se le reconoció su primera victoria el 15 de noviembre de 1917 cuando el biplaza en el que iba de observador detrás del Zugsführer Josef Schantl derribó un globo de observación al noroeste de Carbonera.

Mientras estuvo en la *Flik* 19 Rudorfer comenzó el proceso de aprender a pilotar, y en abril de 1918 fue destinado como piloto de cazas monoplaza a la *Flik* 51J con base, igual que la *Flik* 19, en Ghirano y equipada con los cazas Albatros D III de la serie 153 y, posteriormente, de la serie 253, fabricados por Oeffag.

Fue el 17 de abril cuando Rudorfer abrió su registro con la *Flik* 51J al derribar un biplaza SAML sobre Monte Grappa con el D III (153.141), que se convirtió en su avión favorito y el aparato con el que logró cin-



El Oberleutnant Friedrich Navratil retratado por la cámara en la cabina del Albatros D III (253.116) fabricado por Oeffag en el campo de aviación de Romagnano, base de la *Flik* 3J en el verano de 1918.

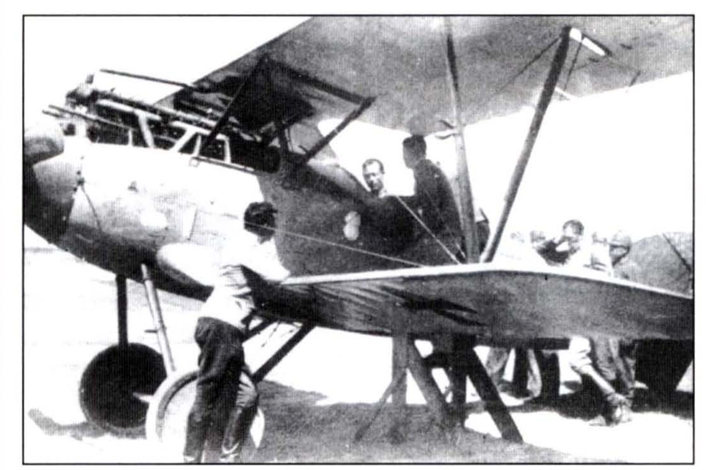
co victorias confirmadas y una sin confirmar. Con este aparato, Rudorfer consiguió un *doble* el 1 de mayo. En compañía de otros tres pilotos de la *Flik* 51J, Rudofer se encontró con una fuerza de siete cazas Camel cerca de Bocca Callalta. Los pilotos de la *Flik* 51J atacaron inmediatamente y en el enmarañado combate aéreo que siguió, Rudofer derribó uno de los cazas Camel en la región de Cimadolmo. Con el mismo caza, pero posteriormente aquel mismo día, Rudorfer derribó un globo de observación italiano envuelto en llamas cerca de San Biaggio.

Rudorfer pilotaba nuevamente el mismo D III cuando se convirtió en as el 6 de junio al derribar un caza SPAD en la región de Salettuol y Roncadelle. Otra victoria de aquel mismo día, en este caso un Camel, no fue confirmada debido a la falta de testigos independientes y a la escasa visibilidad. Estos mismos factores fueron los responsables de otra victoria sin confirmar de Rudorfer, un biplaza derribado el 11 de septiembre. Aquel mismo mes, Rudorfer se convirtió en jefe de la *Flik* 51J cuando Benno Fiala abandonó la unidad.

Volando contra una abrumadora superioridad en la Batalla de Vittorio Veneto, la campaña que decidiría la derrota de Austria-Hungría en la I Guerra Mundial, Rudorfer fue uno de los pocos pilotos austrohúngaros capaces de salir al aire. El 24 de octubre, Rudorfer derribó un globo de observación envuelto en llamas mientras pilotaba el D III (253.124) en Breda di Piave y tres días más tarde cerró su registro con una pareja de cazas Camel derribados sobre la isla de Papadopoli. Aunque sobrevivió a la I Guerra Mundial y se le concedió tardíamente su certificado de piloto en diciembre de 1918, Rudorfer murió por causas desconocidas el 13 de noviembre de 1919.

Friedrich Navratil, situado el 13º en la lista de ases austrohúngaros con un total de 10 victorias confirmadas, combatió como soldado y aviador en el frente durante toda la I Guerra Mundial ya que sus únicos descansos fueron el periodo de instrucción como piloto y los periodos de convalecencia de cuatro heridas importantes. Navratil nació en Sarajevo el 19 de julio de 1893 de padres croatas. Después de la finalización de su carrera académica, Navratil se decidió por la carrera en el ejército y tras salir de la Academia de Cadetes de Infantería de Libenau pasó a formar parte del *Infanterieregiment* Nº 1 bosnio-herzegovino, en el que era Leutnant en el momento del estallido de la I Guerra Mundial. Este regimiento combatió inicialmente en el frente serbio y Navratil resultó herido en agosto

Este Albatros D III (serie 153), fabricado por Oeffag, con un poco frecuente cono de la hélice adaptado, prestó sus servicios en la *Flik* 41J.



y diciembre de 1914, antes de que el regimiento fuera trasladado al frente italiano. La destreza de Navratil se reconoció en julio de 1915 con un ascenso a Oberleutnant fuera del escalafón.

El regimiento participó posteriormente en los frentes rumano y montenegrino entre periodo y periodo en el frente italiano y Navratil resultó nuevamente herido en diciembre de 1916. En enero de 1917, se ofreció voluntario para la LFT y, tras la finalización de la instrucción en Wiener-Neustadt como observador, fue destinado en julio de 1917 a la *Flik* 13, una unidad con base en Galitzia, en el Frente Oriental. El servicio de Navratil en este teatro de operaciones no se distinguió de forma particular y en octubre del mismo año fue trasladado a la *Flik* 11, otra unidad en la región de Galitzia, pero sólo realizó dos vuelos con esta unidad antes del fin efectivo de las operaciones en este teatro de operaciones.

Navratil solicitó por entonces la instrucción como piloto y comenzó el curso en noviembre de 1917, tras el cual fue destinado a la academia de vuelo avanzada de Campofornio, en el norte de Italia, en enero de 1918. Navratil fue destinado a una unidad de caza y en marzo de 1918 llegó a la *Flik* 41J con base en Portobuffole bajo el mando del Hauptmann Godwin Brumowski y que utilizaba la serie 153 de los Albatros D III fabricados por Oeffag.

Navratil sólo consiguió de hecho una victoria con la *Flik* 41J. El 17 de abril, mientras escoltaba a un biplaza con el D III (153.157) acompañado por Brumowski con otro D III, se enfrentó a una fuerza de siete aviones que intentaron interceptar al biplaza. Los pilotos austrohúngaros repelieron a los cazas aliados, que perdieron un único Camel; éste fue reconocido como la primera victoria de Navratil y la 31ª de Brumowski.

El 9 de junio, Navratil se convirtió en el jefe de la *Flik* 3J con base en Romagnano, al sur del Tirol, a unos 8 km al sur de Trento y equipada con los cazas Albatros D III de la serie 153 y, posteriormente, de la serie 253, fabricados por Oeffag. La primera victoria de Navratil con la *Flik* 3J llegó el 28 de junio cuando derribó uno de tres cazas SPAD italianos con el D III (153.198) en la región de Zugna-Ospedaletto. El 16 de julio, con Navratil a los mandos del D III (253.06) y en compañía de los cazas pilotados por sus compañeros pilotos de la *Flik* 3J Oberleutnant in der Reserve Stefan Stec, Oberleutnant Franz Peter y Stabsfeldwebel Otto Forster, estos cuatro cazas austrohúngaros se encontraron con un número equivalente de cazas HD.1 de la 72ª *Squadriglia* italiana y se deshicieron de tres (uno derribado y los otros dos obligados a descender). A Navratil se le reconocieron dos de las tres victorias como su tercer y cuarto derribos. Una semana después, Navratil se convirtió en as cuando se encontró con dos cazas F.2B del Escuadrón 139 británico mientras operaba en al zona de Monte Pasubio y Val di Chieso; repelió a uno de los aviones británicos y derribó al otro.

Durante el resto de agosto de 1918, Navratil anotó hasta otras cinco victorias con el D III (253.06). La primera llegó, el 5 de agosto, con un biplaza SIA.7B de la 121ª *Squadriglia* cerca de Romagnano. En la segunda, Navratil se encontró el 10 de agosto con un biplano de reconocimiento monoplaza SVA-5 escoltado por dos cazas monoplaza; el ataque de Navratil dispersó a los aviones italianos, lo cual permitió al piloto austrohúngaro aproximarse y derribar uno de los cazas, que se estrelló

El Feldwebel Johann Riszticz (o Risztics), uno de los ases menores de la aviación del ejército austrohúngaro, reclamó siete victorias confirmadas.



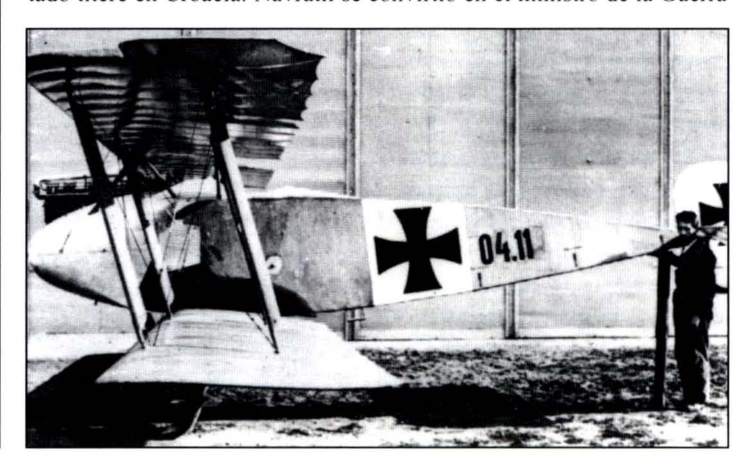
en un barranco cerca de Monte Pasubio. En la tercera ocasión, el 16 de agosto, Navratil interceptó cuatro de los cazas F.2B del Escuadrón 139 británico y derribó uno de estos aviones, que se estrelló envuelto en llamas cerca de Trento. En la cuarta ocasión, el 23 de agosto, otro de los cazas F.2B del Escuadrón 139 cayó ante Navratil, cuyo fuego en el motor y en el depósito de combustible del avión obligó a su piloto a realizar un aterrizaje forzoso en el campo de aviación austrohúngaro de Gardolo. En quinto y último lugar, Navratil y Stec estaban al mando de cuatro pilotos inexpertos el 31 de agosto sobre el frente. Navratil y Stec localizaron un caza F.2B y lo atacaron. Navratil derribó el aparato como su décima victoria, pero, mientras tanto, estos inexpertos pilotos fueron atacados por los cazas Camel del Escuadrón 45 de la RAF, que los derribaron a todos; tres de los pilotos resultaron muertos y el cuarto fue hecho prisionero como herido.



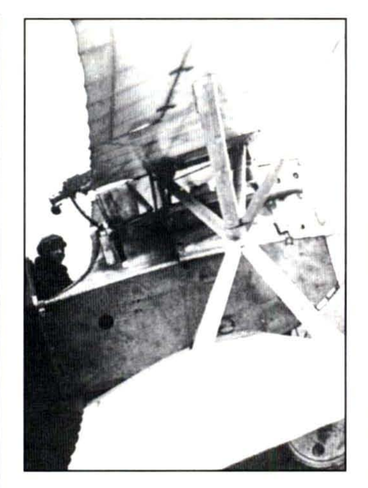
Esta fotografía del 65.54 durante las pruebas de admisión a finales de 1916 muestra con excelente claridad la naturaleza de la disposición de los montantes entreplanos que derivó en el apodo de *el de los montantes en estrella* para el Hansa-Brandenburg D I. Esta disposición eliminaba la necesidad de los cables de vuelo y aterrizaje y simplificaba la función de garantizar el correcto alineamiento de las alas y el fuselaje.

Navratil se culpó del desastre y en septiembre y octubre sólo emprendió una salida operativa. A continuación, el 21 de octubre, Navratil realizaba un vuelo de prueba con el D III (253.06) cuando su asiento se rompió y en el consiguiente aterrizaje forzoso este veterano as resultó gravemente herido.

Esto acabó con la carrera de Navratil en la I Guerra Mundial, pero después de la guerra pasó a formar parte de la fuerza aérea de la recién creada Yugoslavia y alcanzó en última instancia la graduación de general. En abril de 1941, Alemania conquistó Yugoslavia y creó un estado títere en Croacia. Navratil se convirtió en el ministro de la Guerra



Uno de los aviones que pilotó Raoul Stojsavljevic fue un modelo alemán, el Fokker M.18, que era conocido por los austrohúngaros como el B III. A este avión se le asignaron las series 04.11 a 04.27 y el aparato que aparece aquí tiene el control lateral por medio de alerones en el ala superior en lugar del alabeo del ala que se utilizó en otros aparatos. El 04.11 se envió a la *FIG* 1 a finales de enero de 1917 y fue reasignado a la unidad de instrucción *Flek* 6 a mediados de marzo del mismo año.



Raoul Stojsavljevic posa con su caza Hansa-Brandenburg D I con montantes en "forma de estrella" (28.30) de la *Flik* 16 en el campo de aviación de Villach el 14 de agosto de 1917. Este piloto de altas miras fue un pionero del reconocimiento fotográfico a gran velocidad (utilizando una cámara italiana situada en un compartimento del fuselaje de su avión), y entre los elementos personalizados de este aparato se encuentran el enorme parabrisas y la guía curvada que le permitía retirar la parte trasera de las dos ametralladoras fijas de tiro a vanguardia, de tal forma que pudiera eliminar los encasquillamientos.

de este Estado, pero sus quejas por la brutalidad del régimen provocaron su cese. Finalmente fue acusado de crímenes de guerra por el régimen comunista de Yugoslavia después de la guerra y fue ejecutado en 1946.

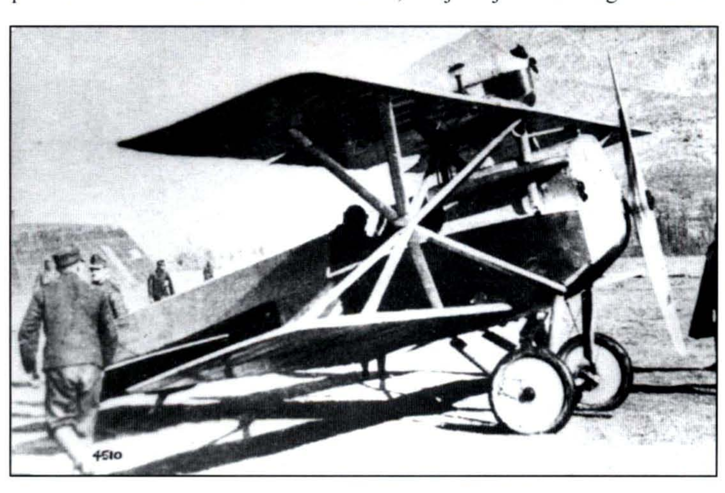
Raoul Stojsavljevic, el 14º de la lista de ases austrohúngaros con 10 victorias confirmadas, nació el 28 de julio de 1887 en Innsbruck, de madre austriaca y padre croata. Stojsavljevic aprobó en la Academia Militar María Teresa de Wiener-Neustadt en agosto de 1908 y recibió su nombramiento como Leutnant con el *Feldjägerbataillon* Nº 21. Sin embargo, en 1913 se trasladó a la aviación del ejército y en julio de 1913 logró la acreditación como piloto.

A comienzos de la I Guerra Mundial Stojsavljevic se trasladó a la parte de Galitzia del frente oriental como miembro de la *Flik* 1 donde se distinguió, especialmente en los vuelos de reconocimiento a larga distancia, y en noviembre del mismo año fue destinado a la *Flik 13* como Chefpilot de la unidad.

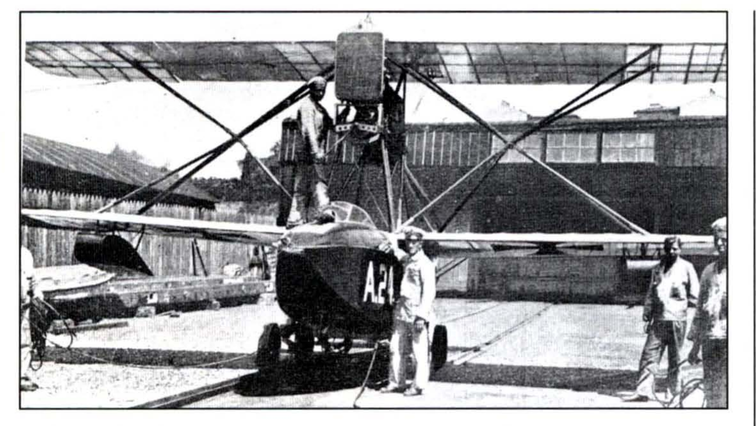
A finales del verano de 1915, Stojsavljevic fue destinado a la *Flik* 17 en el sector del Tirol del frente italiano, pero en septiembre se trasladó a la *Flik* 16, de la que se convirtió en su jefe en diciembre. La *Flik* 16 estaba situada en Villach, en la parte surioriental de Austria, y estaba equipada con biplazas. Stojsavljevich formó equipo a menudo con el Leutnant in der Reserve Josef Friedrich como observador y ésta se convirtió en una de las mejores tripulaciones de los biplazas de la I Guerra Mundial.

A finales de 1916, Stojsavljevic pidió permiso para instruirse como piloto de cazas monoplaza, y en febrero de 1917 fue destinado durante dos meses a la *Flik* 34, que utilizaba los Hansa-Brandenburg D I. En mayo de 1917 fue agregado a la *Jasta* 6 de la aviación del ejército alemán en el sector de Cambrai del frente occidental.

De vuelta en Italia el 14 de julio, Stojsavljevic pilotaba el D I (28.30), que él había adaptado para funciones de reconocimiento a gran velocidad con una cámara instalada en el fuselaje, cuando se encontró con un Farman biplaza, al que derribó envuelto en llamas, en la región de Monte Crete y Monte Cullar. El 23 de julio, nuevamente con un caza D I, Stojsavljevic se aseguró su octava victoria al derribar otro Farman. Después de un intervalo de seis semanas, Stojsavljevic consiguió su si-



Este caza monoplaza Hansa-Brandenburg D I (65.68) pertenecía a la dotación de la *Flik* 34 y puede que lo pilotara el Hauptmann Raoul Stojsavljevic.

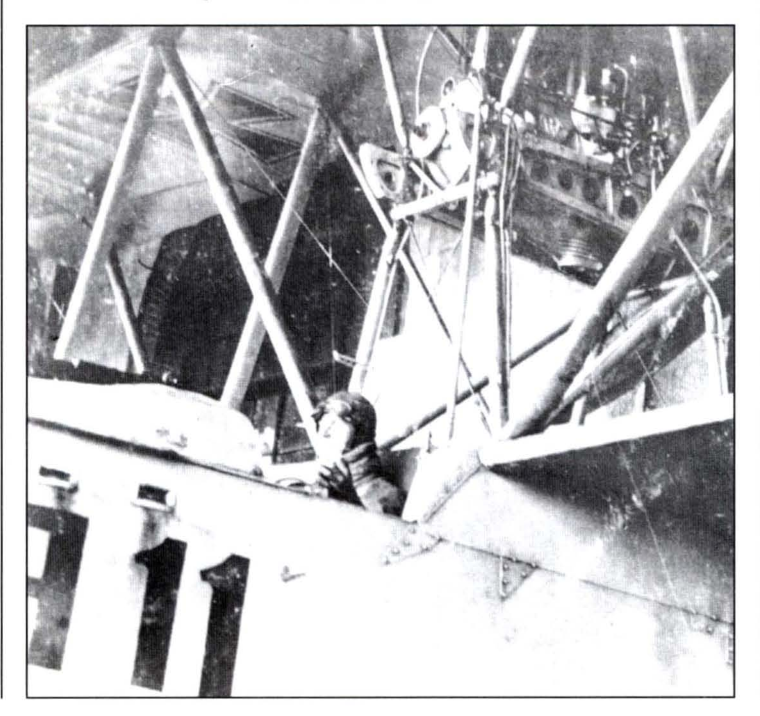


Un modelo que pilotó Von Banfield fue el Hansa-Brandenburg CC (también conocido como KDW), al que se puede ver aquí en Trieste en 1917 en la forma del hidroavión con número de serie A.24.

guiente victoria el 7 de septiembre pilotando un D I una vez más, en este caso cerca de Monte Skarnitz. Stojsavljevic se encontró con un biplaza SAML de la 113ª *Squadriglia*, al que derribó. Stojsavljevic consiguió su décima y última victoria el 21 de noviembre cuando derribó un biplaza SAML cerca de Feltre mientras pilotaba un Albatros D III, fabricado por Oeffag.

Después del final de la I Guerra Mundial, Stojsavljevic optó por la nacionalidad austriaca en lugar de la yugoslava. Después de varias aventuras empresariales en los vuelos de transporte y en trabajos de cinematografía aérea, así como un intervalo en el ejército, Stojsavljevic se vio obligado a dejar el servicio militar en 1925 y se dedicó a la creación de un aeropuerto en Innsbruck y a la ejecución de vuelos de transporte de alta cota. El 2 de septiembre de 1930, Stojsavljevic murió al estrellarse debido a la espesa niebla.

Gottfried Freiherr von Banfield, con nueve victorias confirmadas y 11 sin confirmar que le situaron el 15º en el total de la lista de ases aus-



Von Banfield retratado en la cabina del hidroavión Lohner Modelo H (A.11), fabricado por Oeffag, con un motor Hiero de 149 kW (200 CV). Este hidroavión se entregó a la aviación naval austrohúngara el 18 de octubre de 1916 y fue desguazado el 5 de octubre de 1918.

El E.18, entregado el 18 de mayo de 1914 como el segundo hidroavión Lohner Modelo E y que resultó destrozado el 31 de mayo de 1918 después de lo que fue, de acuerdo con la situación de la I Guerra Mundial, una carrera excepcionalmente prolongada. El E.18 fue el hidroavión con el que Von Banfield realizó su primer vuelo operativo de la I Guerra Mundial desde Kumbor.



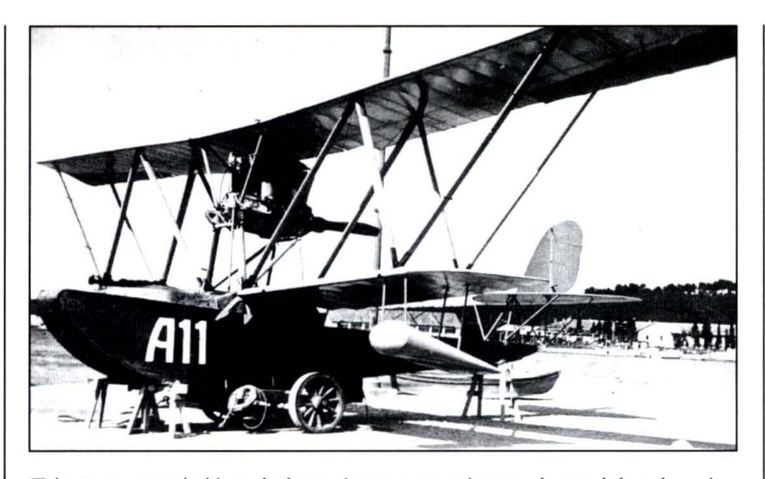
trohúngaros, pero el primero en la clasificación menor de los ases navales austrohúngaros, nació el 6 de febrero de 1890 en Castelnuovo, de padre con carrera de oficial en la marina. Banfield se educó en la academia secundaria militar de St. Polten y en 1905 entró en la academia naval de Fiume (en la actualidad Rijeka). Von Banfield terminó en 1909 y fue aceptado para el servicio naval con la graduación de *Seekadett* (cadete de la marina) y llegó a Fregattenleutnant en mayo de 1912. Justo un mes después, Von Banfield pasó a la academia de vuelo de Wiener-Neustadt, donde obtuvo su certificado de piloto en agosto del mismo año.

En marzo de 1913, un aterrizaje forzoso le provocó a Von Banfield varias heridas graves en la pierna derecha y sólo una excelente asistencia médica le salvó el pie derecho. Sin embargo, pasó más de un año antes de que Von Banfield estuviera una vez más preparado para el servicio.

Entre noviembre de 1914 y la declaración de guerra de Italia de mayo de 1915, Von Banfield tuvo su base en Pola, donde probó nuevos aviones e instruyó a pilotos. A continuación, Von Banfield fue el responsable del establecimiento de una base aeronaval en Trieste, a sólo 29 km de la base italiana de Grado y a sólo 145 km al este de Venecia, para emprender operaciones sobre la por entonces vital zona norte del Adriático. En febrero, se convirtió en el oficial al mando de la base, un puesto que mantendría hasta el final de las hostilidades. A su debido tiempo,



De pie en la cabina de este hidroavión Lohner Modelo L (L.16) se encuentra Gottfried von Banfield. Destaca que el ánima de la ametralladora Schwarzlose guarda ciertos vestigios de su cubierta de enfriamiento por agua, recortada en gran medida para reducir el peso. También destaca la manivela de arranque para el motor (por debajo del brazo izquierdo de Von Banfield).



El aparato favorito de Von Banfield era el hidroavión Lohner Modelo H (A.11) fabricado por el arsenal naval de Pola. Este as naval logró cinco victorias (dos de ellas por la noche) con este hidroavión que fue apodado *La Maravilla azul* y posteriormente pintado completamente en azul medio.

Trieste se convirtió en la base de un gran número de modelos de aviones muy variados, tanto con base en tierra como con base en el agua.

Von Banfield volaba siempre que podía y el hecho de que 11 de sus victorias quedaran sin confirmar refleja la situación de que con frecuencia tuvieron lugar durante el transcurso de patrullas sobre el mar, donde la confirmación por parte de un tercero era difícil de obtener.

Las victorias sin confirmar de Von Banfield llegaron el 1 de septiembre de 1915 con el Lohner Modelo T (L.47) cuando obligó a descender a dos hidroaviones italianos (un Curtiss y un Modelo L); el 17 de abril de 1916 con el Lohner Modelo M (L.16) cuando derribó un hidroavión italiano; el 13 de septiembre con un Albatros (K.150) cuando derribó un caza Nieuport; el 13 de octubre con el Hansa-Brandenburg CC (A.12) cuando derribó un Farman biplaza; el 31 de octubre con un Albatros (A.3) cuando derribó un bombardero Caproni; el 4 de agosto de 1917 con el Modelo H de Oeffag (A.11) cuando obligó a descender a un bombardero Caproni; y el 2, el 21 y el 23 de septiembre de 1917 con el mismo hidroavión cuando obligó a descender a sendos hidroaviones.

Von Banfield se casó después de la guerra y posteriormente trabajó en la compañía fundada por su suegro para salvamento marítimo; murió el 23 de septiembre de 1986 en Trieste.



Von Banfield (con el equipo de vuelo) retratado por la cámara mientras informa al jefe de la base naval austrohúngara de Trieste, *Konteradmiral* (contraalmirante) Von Koudelka, después de un vuelo en octubre de 1917.

LOS ASES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y DE LA AVIACIÓN DE LA MARINA AUSTROHÚNGARAS

Puesto	Nombre y última graduación	Victorias (confirmadas/sin confirmar)
1	Hauptmann Godwin Brumowski	35/8
2	Offizierstellvertreter Julius Arigi	32
3	Oberleutnant in der Reserve Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg	28/5
4	Oberleutnant Frank Linke-Crawford	27/1
5	Leutnant Post. Josef Kiss	19
6	Leutnant in der Reserve Franz Gräser	18/1
7	Feldwebel Eugen Bönsch	16/1
8	Stabsfeldwebel Stefan Fejes	16/4
9	Oberleutnant in der Reserve Ernst Strohschneider	15/1
10	Hauptmann Adolf Heyrowsky	12
11	Offizierstellvertreter Kurt Gruber	11
12	Oberleutnant Franz Rudorfer	11/2
13	Oberleutnant Friedrich Navratil	10
14	Hauptmann Raoul Stojsavljevic	10
15	Linienschiffsleutnant Gottfried Freiherr von Banfield	9/11
16	Hauptmann Otto Jindra	9
17	Oberleutnant Georg Kenzian Edler von Kenzianshausen	9
18	Offizierstellvertreter Karl Kaszala	8
19	Hauptmann Heinrich Kostrba	8
20	Oberleutnant Alexander Tahy	8
21	Stabsfeldwebel Ferdinand Udvardy	8
22	Oberleutnant in der Reserve Josef Friedrich	7
23	Oberleutnant in der Reserve Ludwig Hautzmayer	7
24	Oberleutnant in der Reserve Otto Jäger	7
25	Hauptmann Josef von Maier	7
26	Stabsfeldwebel Johann Risztics	7
27	Stabsfeldwebel Andreas Dombrowski	6
28	Hauptmann Johann Frint	6
29	Feldwebel Alexander Kasza	6
30	Hauptmann Karl Nikitsch	6
31	Oberleutnant Franz Peter	6
32	Oberleutnant in der Reserve Josef Pürer	6/1
33	Oberleutnant Roman Schmidt	6
34	Oberleutnant Rudolf Weber	6
35	Feldwebel Julius Busa	5
36	Offizierstellvertreter Friedrich Hefty	5/4
37	Offizierstellvertreter Julius Kowalczik	5
38	Feldwebel Franz Lahner	5
39	Fregattenleutnant Friedrich Lang	5
40	Stabsfeldwebel Johann Lasi	5
41	Oberleutnant in der Reserve Bela Macourek	5
42	Oberleutnant in der Reserve Kurt Nachod	5
43	Feldwebel Augustin Novak	5/1
44	Oberleutnant Karl Patzelt	5
45	Leutnant in der Reserve Alois Rodlauer	5
46	Oberleutnant Rudolf Szepessy-Sokoll von Negyes et Reno	5
47	Feldwebel Karl Teichmann	5
48	Offizierstellvertreter Karl Urban	5
49	Offizierstellvertreter Franz Wognar	5

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Cuando Italia declaró la guerra en el bando de los Aliados en mayo de 1915, los austrohúngaros se encontraron con una guerra de dos frentes. Si ya estaban al límite en el frente oriental, se tuvieron que enfrentar a los combates contra los italianos en tierra y también sobre prácticamente toda la extensión del mar Adriático. Las aviaciones italianas estaban en una forma comparativamente buena mientras que los agotados austrohúngaros dependían enormemente de los recursos (incluidos los muy necesarios aviones) de Alemania. La guerra aérea en el frente italiano fue más intensa y duró mucho más tiempo que la del frente ruso, y la mitad de los ases de caza austrohúngaros combatieron en los dos frentes. Las hazañas de Brumowski, Arigi, Kiss, Von Banfield y muchos otros ases austrohúngaros del frente italiano se recogen en este libro, al igual que las de sus igualmente osados adversarios italianos.

